Bolsa Institucional de Valores BIVA

[411000-AR] Datos generales - Reporte Anual

Reporte Anual:	Anexo N
Oferta pública restringida:	NO
Tipo de instrumento:	Acciones
Emisora extranjera:	NO
En su caso, detallar la dependencia parcial o total:	NO

[412000-N] Portada reporte anual

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V.

Av. Antonio Dovalí Jaime No. 70, Piso 13, Torre B
Colonia Zedec Santa Fe, Alcaldía Álvaro Obregón,
Ciudad de México, 01210
México

Serie [Eje]	SERIE 1
Especificación de las características de los títulos en circulación [Sinopsis]	
Clase	Clase I y II
Serie	Serie A
Tipo	Capital
Número de acciones	1,165,976,677
Bolsas donde están registrados	México (Bolsa Mexicana de Valores) y Estados Unidos de América (New York Stock Exchange)
Clave de pizarra de mercado origen	VOLAR A
Tipo de operación	
Observaciones	

Clave de cotización

VOLAR

La mención de que los valores de la emisora se encuentran inscritos en el Registro

Los títulos se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Valores

Leyenda artículo 86 de la LMV

La inscripción en el Registro Nacional de Valores no implica certificación sobre la bondad de los valores, solvencia de la emisora o sobre la exactitud o veracidad de la información contenida en este Reporte anual, ni convalida los actos que, en su caso, hubieren sido realizados en contravención de las leyes.

Leyenda Reporte Anual CUE

Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado

Periodo que se presenta

2025

Índice

[411000-AR] Datos generales - Reporte Anual....1
[412000-N] Portada reporte anual....2
[413000-N] Información general....7
Glosario de términos y definiciones:....7
Resumen ejecutivo:....11
Factores de riesgo:....17
Otros Valores:....62
Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro:....63
Destino de los fondos, en su caso:....63
Documentos de carácter público:....63
[417000-N] La emisora....65
Historia y desarrollo de la emisora:....65
Descripción del negocio:....66
Actividad Principal:....68
Canales de distribución:....92
Patentes, licencias, marcas y otros contratos:....93
Principales clientes:....94
Legislación aplicable y situación tributaria:....94
Recursos humanos:....111
Desempeño ambiental:....112
Información de mercado:....112
Estructura corporativa:....112
Descripción de los principales activos:....118
Procesos judiciales, administrativos o arbitrales:....119
Acciones representativas del capital social:....119
Dividendos:....120
[424000-N] Información financiera....122
Descripción o explicación de la Información financiera seleccionada:....122
Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación:....126
Informe de créditos relevantes:....126
Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora:....126

Resultados de la operación: 145
Situación financiera, liquidez y recursos de capital: 151
Control Interno: 157
Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas: 158
[427000-N] Administración 159
Auditores externos de la administración: 159
Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés: 159
Administradores y accionistas 162
Estatutos sociales y otros convenios: 182
Información adicional Administradores y accionistas: 208
[429000-N] Mercado de capitales 211
Estructura accionaria: 211
Comportamiento de la acción en el mercado de valores: 214
Denominación de cada formador de mercado que haya prestado sus servicios durante el año inmediato anterior: 214
Identificación de los valores con los que operó el formador de mercado: 215
Inicio de vigencia, prórroga o renovación del contrato con el formador de mercado, duración del mismo y, en su caso, la terminación o rescisión de las contrataciones correspondientes: 215
Descripción de los servicios que prestó el formador de mercado; así como los términos y condiciones generales de contratación, en el caso de los contratos vigentes: 216
Descripción general del impacto de la actuación del formador de mercado en los niveles de operación y en los precios de los valores de la emisora con los que opere dicho intermediario: 216
[431000-N] Personas responsables 219
[432000-N] Anexos 222

[413000-N] Información general

Glosario de términos y definiciones:

GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES

En este Reporte Anual se utiliza el término “Volaris” para referirse a Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V., “Volaris Opco” o “Concesionaria” para referirse a Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V., “Comercializadora” para referirse a Comercializadora Volaris, S.A. de C.V., “Servicios Corporativos” para referirse a Servicios Corporativos Volaris, S.A. de C.V., “Servicios Earhart” para referirse a Servicios Earhart, S.A., “Vuela” para referirse a Vuela, S.A., “Vuela Aviación”, para referirse a Vuela Aviación S.A., “Viajes Vuela” para referirse a Viajes Vuela, S.A. de C.V., “Comercializadora Frecuenta” para referirse a Comercializadora V. Frecuenta, S.A. de C.V., “Vuela El Salvador” para referirse a Vuela El Salvador, S.A. de C.V. y “GDS” para referirse a Guatemala Dispatch Service, S.A. Volaris Opco, Comercializadora, Servicios Corporativos, Servicios Earhart, Vuela, Vuela Aviación, Viajes Vuela, Comercializadora Frecuenta, Vuela El Salvador y GDS son subsidiarias de Volaris. Los términos “la Compañía” “nosotros,” “nuestro” y “nuestros” en este Reporte Anual se refieren a Volaris conjuntamente con sus subsidiarias, las propiedades y los activos de los cuales son propietarias o que operan, a menos que se señale lo contrario. Referencias a las “Acciones Serie A” se refieren a las acciones Serie A representativas del capital social de Volaris.

A menos que se indique lo contrario, los siguientes términos, tal y como se utilizan en este documento, tienen los siguientes significados:

Términos	Definiciones
“Aeroenlaces Nacionales”	Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V.
“Aerolínea de Bajo Costo”	Aerolínea que suele realizar vuelos directos de punto a punto, que a menudo sirve a los principales mercados a través de aeropuertos secundarios de bajo costo situados en las mismas regiones que los principales centros de población, que ofrece una única clase de servicio, aumentando así el número de asientos en cada vuelo y evitando el costo significativo e incremental de ofrecer servicios de clase superior, y que tiende a operar flotas con sólo una o dos familias de aeronaves, con el fin de maximizar la utilización de las tripulaciones de vuelo en toda la flota, mejorar la eficiencia y flexibilidad de la programación de los aviones y minimizar los costos de inventario y mantenimiento de los aeronaves.
“Aerolíneas latinoamericanas públicas”	Conjuntamente, Aeroméxico, Copa, LATAM y Volaris.
“Aerolíneas tradicionales”	Aerolínea que típicamente ofrece vuelos programados a destinos nacionales e internacionales importantes (ya sea directamente o a través de alguna alianza con otra

	aerolínea) y que presta servicios a diversas ciudades más pequeñas, opera principalmente a través de un sistema de rutas con "bases de operación" y cuenta con estructuras de mayor costo que las estructuras de las aerolíneas de bajo costo debido a costos laborales más altos, una mayor tripulación aérea e ineficiencias en la programación de vuelos y tripulaciones, concentración de operaciones en aeropuertos de mayor costo y múltiples clases de servicios.
"Aeroméxico"	Aerovías de México, S.A. de C.V.
"Aeroméxico Connect"	Aerolitoral, S.A. de C.V.
"ADSs"	Por sus siglas en inglés "American Depositary Shares"
"AFAC"	Agencia Federal de Aviación Civil.
"AirAsia"	AirAsia Berhad.
"Airbus"	Airbus S.A.S.
"Alaska"	Alaska Air Group, Inc.
"American"	American Airlines Group.
"ASA"	Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
"ASG"	Temas Ambientales, Sociales y de Gobernanza.
"ASL"	Promedio de millas voladas por pasajero por segmento de vuelo (por sus siglas en inglés *Average Stage Length*).
"ASMs"	Asientos disponibles para pasajeros multiplicados por el número de millas voladas (por sus siglas en inglés *Available Seat Miles*).
"Avianca"	Avianca Holdings S.A.
"*BCA*" o "*Business Combination Agreement*"	El *Business Combination Agreement* celebrado el 18 de diciembre de 2025, por y entre Volaris y Viva para establecer los términos y condiciones para instrumentar la Transacción Propuesta.
"BMV"	Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
"CASM" o "costos unitarios"	Gastos operativos netos totales, divididos entre ASMs.
"CASM sin combustible"	Gastos operativos netos totales, excluyendo combustible, divididos entre ASMs.
"CBP"	Aduanas y Protección Fronteriza de los EUA (por sus siglas en inglés *United States Customs and Border Protection*).
"Cierre"	La consumación de la Transacción Propuesta en términos de lo previsto en el *BCA*.
"CNBV"	Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
"Competidores de mercado objetivo que cotizan en bolsa en los EUA"	Alaska, Allegiant, American, Delta, Frontier, JetBlue, Southwesty United.
"Copa"	Copa Holdings, S.A.

“Costo económico promedio de combustible por galón”	Gasto total de combustible neto del efecto de cobertura, dividido por el número total de galones de combustible consumidos.
“CPOs”	Certificados de Participación Ordinarios.
“Delta”	Delta Air Lines, Inc.
“Disposiciones de Carácter General”	Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores emitidas por la CNBV.
“DHS”	Departamento de Seguridad Nacional de los EUA (por sus siglas en inglés *United States Department of Homeland Security).*
“DOT”	Departamento de Transporte de los EUA (por sus siglas en inglés *United States Department of Transportation*).
“EPA”	Agencia de Protección Ambiental de los EUA (por sus siglas en inglés *United States Environmental Protection Agency*).
“EUA” ó “Estados Unidos”	Estados Unidos de América.
“EUA $”	Dólar, moneda en curso de los Estados Unidos de América.
“Ex Grupo Mexicana”	Grupo Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., quien a su vez era controladora de tres aerolíneas, Compañía Mexicana de Aviación, Mexicana Click y Mexicana Link.
“FAA”	Administración Federal de Aviación de los EUA (por sus siglas en inglés *United States Federal Aviation Administration*).
“Factor de ocupación”	Los RPMs divididos entre los ASMs y expresado en porcentaje.
“FCC”	Comisión Federal de Comunicaciones de los EUA (por sus siglas en inglés *United States Federal Communications Commission*).
“Fiduciario”	Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria.
“Frontier”	Frontier Airlines, Inc.
“Fusión” o “Transacción Propuesta”	La fusión con Viva, como sociedad fusionada y que se extingue, y Volaris, como sociedad fusionante y que subsiste, en términos de lo previsto en el BCA y el convenio de fusión.
GAFSACOMM	Grupo Aeroportuario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos, Olmeca-Maya- Mexica, S.A. de C.V.
“Grupo Aeroméxico”	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., y sus subsidiarias, Aeroméxico y Aeroméxico Connect.
“Grupo TACA”	Taca International Airlines, S.A.
“Horas bloque”	El número de horas durante las cuales la aeronave se encuentra en servicio, medidas desde el momento en

	que deja la puerta de salida hasta el momento en el que llega a la puerta de destino.
“Horas de vuelo”	Número de horas durante las cuales la aeronave se encuentra en servicio, calculadas desde el momento del despegue hasta el momento en que aterriza en su destino.
“IAE”	International Aero Engines LLC.
“IASA”	Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional (por sus siglas en inglés *International Aviation Safety Assessment*).
“IATA”	Asociación Internacional de Transporte Aéreo (por sus siglas en inglés *International Air Transport Association).*
“INEGI”	Institución Nacional de Estadística y Geografía.
“Interjet”	ABC Aerolíneas, S.A. de C.V.
“JetBlue”	JetBlue Airways Corporation.
“JetSMART”	JetSMART Airlines SpA.
“LATAM”	LATAM Airlines Group S.A.
“Latinoamérica”	Conjuntamente, México, el Caribe, Centroamérica y Sudamérica.
“LMV”	Ley del Mercado de Valores.
“México”	Estados Unidos Mexicanos.
“NEO”	Opción de motor nuevo (por sus siglas en inglés *New Engine Option*).
“NIIF”	Normas de Contabilidad NIIF
“NYSE”	Bolsa de Valores de Nueva York (por sus siglas en inglés, *New York Stock Exchange*).
“Nueva Mexicana de Aviación”	Aerolínea del Estado Mexicano, S.A. de C.V.
“OACI”	Organización de Aviación Civil Internacional.
“Otras Aerolíneas latinoamericanas que cotizan en bolsa”	Conjuntamente, Aeroméxico, Copa, y LATAM.
“Pasajeros reservados”	Número total de pasajeros que han reservado en todos los segmentos de vuelo.
“Pasajeros volados”	Número total de pasajeros transportados en todos los segmentos de vuelo.
“Pesos” o “Ps”	Pesos, moneda de curso legal en México.
“PIB”	Producto Interno Bruto.
“P&W”	Pratt & Whitney.
“Puntualidad”	Vuelos que llegan dentro de los 15 minutos siguientes a la hora de llegada programada.
“RASM”	Ingresos de pasajero divididos entre ASMs.
“RPMs”	Pasajero reservado por milla (por sus siglas en inglés *Revenue passenger per miles*) significa el número de asientos reservados a pasajeros multiplicado por el número de millas voladas.
“Ryanair”	Ryanair Holdings Plc.

“SEC”	Comisión de Valores de los Estados Unidos de América (por sus siglas en inglés, *U.S. Securities and Exchange Commission*)
“SICT”	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
“Southwest”	Southwest Airlines Co.
“TACC”	Tasa Anual de Crecimiento Compuesto.
“Tarifa promedio por pasajero reservado”	Total de ingresos de pasajeros dividido entre los pasajeros reservados.
“Tiger”	Tiger Airways Holdings Limited.
“Total de ingresos operativos por ASM” o “TRASM”	Total de ingresos divididos entre ASMs.
“TSA”	Administración de Seguridad en el Transporte de los EUA *(*por sus siglas en inglés *United States Transportation Security Administration*).
“ULCC” o “aerolíneas de ultra-bajo-costo”	Aerolínea que pertenece al sub-conjunto de las aerolíneas de bajo costo, que se distingue por la utilización de un modelo de negocios con un enfoque en el bajo costo, la utilización eficiente de activos, desagregación de fuentes de ingresos además de las tarifas base con múltiples productos y servicios ofrecidos por un costo adicional. En los EUA, Frontier y Spirit Airlines, Inc., se definen como aerolíneas de ultra-bajo-costo y en México, Volaris y Viva siguen el mismo modelo.
“United”	United Airlines Holdings, Inc.
“Utilización diaria promedio por aeronave”	Horas de vuelo, u Horas bloque, según sea aplicable, divididas entre el número de días en el período dividido entre aeronave promedio en el período.
“VFR”	Pasajeros que visitan amigos y familiares (por sus siglas en inglés *Visiting Friends and Relatives*).
“Viva”	Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V.
“Wizz”	Wizz Air Holdings Plc.

Resumen ejecutivo:

RESUMEN EJECUTIVO

Este resumen ejecutivo presenta información seleccionada sobre Volaris. No incluye toda la información que debe ser considerada por el público inversionista. Antes de tomar una decisión de inversión, el público inversionista debe leer en su totalidad el presente Reporte Anual para un mayor entendimiento de nuestros negocios, incluyendo nuestros estados financieros y las secciones de “Factores de riesgo” y “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación.”

La Compañía

Somos una aerolínea de ultra-bajo-costo constituida conforme a las leyes de México. Nuestras oficinas principales se encuentran en Av. Antonio Dovalí Jaime No. 70, torre B, piso 13, Colonia Zedec Santa Fe, Alcaldía Álvaro Obregón, Ciudad de México, México, 01210. Nuestro número telefónico es +52 55-5261-6400.

Desde el inicio de nuestras operaciones en 2006, hemos incrementado nuestras rutas de cinco a más de 220 y hemos incrementado nuestra flota costo-eficiente de la familia A320 de Airbus de cuatro a 155 al 31 de diciembre de 2025. Actualmente operamos en promedio hasta 550 segmentos de vuelo en rutas que conectan 44 ciudades en México, 22 ciudades en los EUA, 4 ciudades en Centroamérica y 2 ciudades en Sudamérica.

Tenemos una participación de mercado muy importante en los principales aeropuertos de México (tomando como base el número de pasajeros), incluyendo Cancún, Guadalajara, Ciudad de México y Tijuana. Las principales ciudades que atendemos en los EUA son los centros con mayor presencia de comunidades mexicanas e hispanas, según lo señalado por el *Pew Hispanic Research Center*.

Adicionalmente, nuestra subsidiaria operativa en Costa Rica, Vuela Aviación, inició operaciones el 1 de diciembre de 2016 y nuestra subsidiaria operativa en El Salvador, Vuela El Salvador, inició operaciones el 15 de septiembre de 2021. Buscamos replicar nuestro modelo de ultra-bajo-costo en Centro y Sudamérica, ofreciendo tarifas base bajas y servicio de punto a punto en la región.

El 16 de enero de 2018, firmamos un acuerdo de código compartido con la aerolínea ultra-bajo-costo de los EUA Frontier, iniciando operaciones el 23 de agosto de 2018. Esperamos que este acuerdo y colaboración, el primero entre dos aerolíneas de ultra-bajo-costo, abra opciones adicionales de viaje de tarifas ultra-bajas entre México y los EUA. En particular, actualmente damos servicio a 22 destinos en los EUA y 44 en México, de los cuales 21 coinciden con destinos de Frontier en ambos países.

En 2025, celebramos acuerdos de código compartido adicionales con Copa Airlines, Iberia y Hainan Airlines como parte de nuestros esfuerzos para ampliar la conectividad de nuestra red, complementando nuestro acuerdo con Frontier. Estos acuerdos tienen como finalidad brindar a nuestros clientes acceso a destinos adicionales.

Somos una de las aerolíneas que cotizan en bolsa con la estructura de costos más baja a nivel mundial considerando el CASM. En 2025, nuestro CASM fue de EUA 8.04 centavos comparado a un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA 11.12 centavos de las Otras Aerolíneas latinoamericanas públicas, incluyendo a Aeroméxico, Copa y LATAM. Asimismo, tenemos costos más bajos que nuestros Competidores de mercado objetivo que cotizan en bolsa en los EUA, incluyendo Alaska, Allegiant, American, Delta, Frontier, JetBlue, Southwest y United, los cuales tuvieron un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA 16.77 centavos en 2025. Con nuestro modelo de negocios ULCC, hemos crecido de forma importante mientras que hemos mantenido un CASM bajo durante los últimos años. Hemos logrado lo anterior mediante el uso eficiente y uniforme de nuestra flota, un alto nivel de utilización de activos, un énfasis muy importante en canales de ventas y distribución directos y nuestra estructura con un sistema de compensación variable basado en el desempeño. Nos hemos enfocado de forma importante en los costos bajos como parte de nuestra cultura organizacional, y

creemos que podemos bajar adicionalmente nuestro CASM incorporando nuevas aeronaves de la familia Airbus A320neo y utilizando nuestra infraestructura existente para lograr economías de escala. Creemos que la ventaja competitiva de nuestros costos unitarios nos permitirá continuar bajando nuestras tarifas base, estimular la demanda del mercado e incrementar las oportunidades de otros ingresos por servicios.

Nuestro modelo de negocios ULCC y nuestro bajo CASM nos permite competir principalmente ofreciendo tarifas base bajas para estimular la demanda. Usamos nuestro sistema de control de rendimientos para establecer nuestras tarifas en un esfuerzo para lograr rendimientos y factores de ocupación adecuados en cada ruta que operamos. Usamos tarifas promocionales para estimular la demanda y nuestras tarifas base tienen precios que compiten con las tarifas de autobuses de largo alcance en México.

Durante el 2025, nuestra tarifa base promedio fue de EUA $42.0 y regularmente ofrecemos tarifas promocionales desde EUA $0.05 (MXN $1) excluyendo tarifas de aeropuertos. Esto refleja una iniciativa de precios implementada durante el año, en la cual introdujimos una tarifa promocional mínima de MXN $1, usualmente disponible durante la apertura de nuevos periodos de reservación con ventanas de compra anticipada extendidas, representando la tarifa más baja ofrecida durante el periodo. En estas promociones específicas, la tarifa de MXN $1 se aplica por igual tanto a clientes regulares como a miembros de v.club, mientras que estos últimos continúan recibiendo descuentos adicionales en otras tarifas aplicables. Hemos desagregado ciertos componentes de nuestro servicio de transporte aéreo como parte de nuestra estrategia para que nuestros pasajeros puedan escoger y pagar por los productos y servicios que quieren utilizar. Esta estrategia de desagregación de precios nos ha permitido incrementar de forma significativa nuestros otros ingresos por servicios, así como nuestros ingresos totales. Planeamos continuar usando tarifas base bajas para estimular una demanda adicional de pasajeros, logrando que pasajeros de autobuses utilicen el transporte aéreo e incrementar nuestro Factor de ocupación. En 2025, nuestro Factor de ocupación promedio fue de 84.3% comparado con un Factor de ocupación promedio de 85.2% de las Otras aerolíneas latinoamericanas públicas y de 82.1% de nuestros competidores de mercado objetivo que se encuentran listados en los EUA. Un mayor Factor de ocupación nos ayuda a generar otros ingresos por servicios e ingresos totales adicionales, lo que nos permite bajar aún más las tarifas base y estimular nueva demanda.

Además de tarifas bajas, nuestro objetivo es proporcionar una experiencia adecuada y eficiente a nuestros clientes. Realizamos esfuerzos para ofrecer a nuestros clientes Puntualidad en nuestras operaciones aéreas, las cuales tuvieron en promedio una puntualidad del 80.2% en el 2025. La marca ha logrado un gran reconocimiento por nuestro enfoque en proporcionar valor agregado y una experiencia positiva a nuestros clientes. Consideramos que nuestra cultura corporativa de una positiva “administración de la relación con el cliente”, ha sido un elemento clave para nuestro éxito.

Resumen de la Información Financiera Consolidada y Operativa

Las siguientes tablas resumen la información financiera consolidada seleccionada y operativa de nuestro negocio por los años presentados en las mismas. El siguiente resumen de la información financiera consolidada seleccionada debe leerse conjuntamente con los “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación” y con nuestros estados financieros consolidados auditados, incluyendo las notas de dichos estados financieros consolidados, que se incluyen en este Reporte Anual. Preparamos nuestros estados financieros consolidados conforme a las NIIF.

El resumen de la información de los estados consolidados de resultados para los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, así como el resumen de la información de los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2024 y 2025, se derivó de nuestros estados financieros consolidados auditados incluidos en 432000-N Anexos. Nuestros resultados históricos no son necesariamente indicativos del desempeño futuro.

	Por los años terminados y al 31 de diciembre		
	2023	2024	2025
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS DE OPERACIONES (1)			
Ingresos operativos:			
Ingreso pasajero:			
Ingresos por tarifa	1,650,287	1,517,106	1,301,750
Otros ingresos de pasajeros	1,473,237	1,492,593	1,580,665
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:			
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	115,424	111,551	134,483
Carga	20,025	20,626	20,618
	3,258,973	3,141,876	3,037,516
Otros ingresos operativos	(54,710)	(206,444)	(222,256)
Gastos de combustible	1,165,078	893,987	885,520
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	503,366	492,507	544,298
Salarios y beneficios	386,723	411,253	451,096
Depreciación de activos por derecho de uso	362,015	409,935	448,570
Gastos de arrendamiento variables de equipo de vuelo	103,845	135,155	196,082
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	167,341	169,472	144,208
Gastos de mantenimiento (3)	98,445	100,426	129,930
Otros gastos operativos	169,864	139,248	116,901
Depreciación y amortización (2)	134,296	183,115	208,176
	3,036,263	2,728,654	2,902,525
Utilidad de operación	**222,710**	**413,222**	**134,991**
Ingresos financieros	38,222	49,444	47,841
Costos financieros	(219,343)	(293,639)	(314,139)
(Pérdida) ganancia cambiaria, neta	(34,147)	13,662	13,059
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	7,442	182,689	(118,248)
Beneficio (gasto) por impuestos a la utilidad	377	(56,314)	14,376
Utilidad (pérdida) neta	**7,819**	**126,375**	**(103,872)**
Promedio ponderado de acciones en circulación:			
Básicas	1,152,609,485	1,150,743,230	1,149,207,934
Diluidas	1,165,450,734	1,165,858,647	1,149,207,934
Utilidad (pérdida) por acción:			
Básicas (4)	0.01	0.11	(0.09)
Diluidas (4)	0.01	0.11	(0.09)

	Por los años terminados y al 31 de diciembre		
	2023	**2024**	**2025**
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
Utilidad (pérdida) por ADS:			
Básicas [5]	0.07	1.10	(0.90)
Diluidas [5]	0.07	1.08	(0.90)
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS DE POSICIÓN FINANCIERA			
Efectivo y equivalentes de efectivo	774,154	907,981	753,884
Inversiones a corto plazo	15,265	45,737	20,208
Cuentas por cobrar, neto	250,599	138,810	262,051
Depósitos en garantía porción circulante	147,836	227,211	277,854
Total del activo circulante [9]	**1,247,647**	**1,382,051**	**1,393,345**
Total del activo	**5,145,972**	**5,703,710**	**5,636,612**
Total de pasivo a corto plazo	**1,621,583**	**1,770,258**	**1,916,239**
Total de pasivo a largo plazo	**3,281,795**	**3,568,639**	**3,456,592**
Total del pasivo	**4,903,378**	**5,338,897**	**5,372,831**
Capital social	248,278	248,278	248,278
Total del patrimonio	**242,594**	**364,813**	**263,781**
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO			
Flujos netos de efectivo generados en actividades de operación	729,825	1,089,729	749,827
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(462,044)	(472,520)	(88,814)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(214,386)	(471,570)	(818,850)
INFORMACIÓN OPERATIVA [8]			
Aeronaves al final del periodo	129	143	155
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	13.37	13.03	12.76
Utilización diaria promedio por aeronave (horas de vuelo)	11.37	11.16	10.93
Tipo de cambio promedio peso/EUA $	17.76	18.30	19.22
Tipo de cambio al final del período/EUA $	16.89	20.27	17.97
Estaciones	71	73	73
Despegues [6]	201,376	173,209	188,848
Pasajeros volados (miles) [6]	31,537	27,927	29,481
Pasajeros reservados (miles) [6]	33,497	29,473	30,995
Pasajeros por milla (RPMs) (miles) [6]	33,448,937	29,504,673	30,453,201
Asientos disponibles por milla (ASMs) (miles) [6]	38,890,127	33,989,693	36,118,110
Factor de ocupación [7]	86%	87%	84%
Promedio de ingresos por tarifa por pasajero reservado [7] [11]	49	51	42
Promedio de otros ingresos de pasajero por pasajero reservado [6] [11]	44	51	51

	Por los años terminados y al 31 de diciembre		
	2023	2024	2025
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
Total de ingresos adicionales por pasajero reservado (6) (11)	**48**	**55**	**56**
Total de ingresos operativos por ASM (TRASM) (centavos)(6) (11)	**8.4**	**9.2**	**8.4**
Ingresos de pasajeros por ASMs (RASM) (centavos) (6) (11)	4.2	4.5	3.6
Gastos operativos por ASMs (CASM) (centavos) (6) (11)	7.8	8.0	8.0
CASM sin combustible (centavos) (6) (11)	4.8	5.4	5.6
Galones de combustible consumidos (miles)	372,195	322,705	339,959
Costo promedio de combustible por galón EUA $	3.1	2.8	2.6
Empleados promedio por aeronave al final del periodo (10)	54	44	44

(1) Las cantidades totales en la tabla anterior pueden no calcularse exactamente debido al redondeo.
(2) Incluye, entre otras cosas, gastos de mantenimiento mayor, los cuales son capitalizados y posteriormente amortizados. Ver “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación”.
(3) Incluye únicamente gastos de mantenimiento rutinario y ordinario. Ver “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación”
(4) Los importes de la utilidad (pérdida) por acción básica y diluida se calculan dividiendo la utilidad (pérdida) neta del año atribuible a los tenedores de acciones ordinarias entre el promedio ponderado de número de acciones conforme a la NIC 33 “Ganancias por acción”.
(5) La base utilizada para el cómputo de esta información resulta de multiplicar los ingresos por acción básica y diluida obtenida conforme al numeral anterior (3) por diez, el cual es el número de CPOs representados por cada ADS. Cada CPO, en cambio, representa un interés en una acción Serie A del capital social de Volaris.
(6) Incluye itinerado y fletamento (charter).
(7) Incluye itinerado.
(8) Ver “Glosario de Términos y Definiciones” incluido en esté Reporte Anual para definiciones de términos utilizados en esta tabla.
(9) Ver detalle de otros activos circulantes en la sección: “Anexos, Estados Financieros Dictaminados”.
(10) Los agentes de tráfico son considerados en una base de 60% ETC (Equivalente a Tiempo Completo), ya que son empleados de tiempo parcial.
(11) Medida financiera no NIIF. Para obtener más información sobre las medidas no NIIF, consulte el Indicador de información clave.de desempeño

Indicadores clave de desempeño

Las siguientes métricas son frecuentemente proporcionadas y utilizadas por la administración, analistas e inversionistas para mejorar la comparabilidad de los resultados anuales de la Compañía, así como para comparar sus resultados con los de otras aerolíneas: Pasajeros por milla (RPMs); tarifa promedio por pasajero reservado; promedio de otros ingresos por servicios por pasajero reservado; total de ingresos operativos por ASM (TRASM); ingresos de pasajeros por ASMs (RASM); gastos operativos por ASMs (CASM); CASM sin combustible y costo promedio de combustible por galón. Los ingresos operativos promedio por pasajero reservado representan el total de ingresos por pasajero dividido por los pasajeros reservados. El CASM sin combustible representa los gastos operativos totales, neto excluyendo el gasto de combustible dividido por la ASMs. El costo económico promedio de combustible por galón representa el gasto total de combustible neto del efecto de cobertura, dividido por el número total de galones de combustible consumidos. Creemos que estos datos operativos son útiles para informar el desempeño operativo de nuestro negocio; sin embargo, estas medidas pueden diferir de las medidas con títulos similares informadas por otras compañías y no deben considerarse de forma aislada o como un sustituto de las medidas de desempeño de acuerdo con las NIIF.

Tipos de Cambio

La siguiente tabla muestra, durante los periodos ahí indicados, las tasas máximas, mínimas, periodos finales y promedio expresadas en Ps. por EUA dólar en cada caso para la compra de EUA dólares, todas expresadas en Ps. nominales por EUA dólar. No garantizamos que las cantidades en Ps. previstas en el presente Reporte Anual hayan sido o puedan ser convertidas a EUA dólares a una tasa en particular o del todo.

	Tasa[1]			
	Máximo	**Mínimo**	**Periodo Final[2]**	**Promedio[3]**
2021	21.8185	19.5793	20.5075	20.2822
2022	21.3775	19.1433	19.3615	20.1250
2023	19.0517	16.6895	16.8935	17.7620
2024	20.7185	16.3357	20.2683	18.3024
2025	20.8518	17.9042	17.9667	19.2245
2026				
Enero 2026	18.0012	17.2322	17.2532	17.7235
Febrero 2026	17.4070	17.1392	17.2563	17.2449
Marzo 2026	18.0667	17.2193	18.0667	17.7051
Abril 2026 (hasta el 27 de abril)	18.1033	17.2447	17.3587	17.5288

(1) Fuente: Banco de México.
(2) Publicada por el Banco de México como el tipo de cambio para el pago en México de obligaciones denominadas en moneda extranjera aplicables en el periodo final.
(3) Promedio de tasas al final del mes o diarias, según sea aplicable.

El 27 de abril de 2026, el tipo de cambio aplicable para el pago de obligaciones denominadas en moneda extranjera pagaderas en México de conformidad con la publicación del Banco de México fue de 1 dólar estadounidense por Ps. 17.3587.

Para el detalle del comportamiento de los valores, ver “5) Mercado de Capitales-B) Comportamiento de la Acción en el Mercado de Valores” del presente Reporte Anual.

Factores de riesgo:

FACTORES DE RIESGO

Usted debe considerar cuidadosamente los riesgos que se describen más adelante, así como la información adicional contenida en este Reporte Anual, antes de tomar una decisión de inversión. Cualquiera de los riesgos que se describen a continuación puede afectar significativamente nuestras operaciones, los planes de negocio, la situación financiera o los resultados de las operaciones. En tales casos, el precio o la liquidez de nuestras Acciones pudiera reducirse y usted podría perder parte o la totalidad de su inversión.

Los riesgos que se describen a continuación son aquellos que actualmente consideramos pudieran afectar adversamente nuestras Acciones. En general, invertir en valores de países emisores de mercados emergentes, como México, involucra riesgos que son diferentes a los riesgos asociados con la inversión en valores de empresas estadounidenses y

empresas ubicadas en otros países con mercados de capital desarrollados. Algunos de estos riesgos podrían afectar de manera material y adversa nuestro negocio y los resultados de nuestras operaciones.

En la medida en que la información se relacione o se obtenga de fuentes relacionadas con, el gobierno mexicano, o datos macroeconómicos de México, la siguiente información ha sido obtenida de publicaciones realizadas por el gobierno mexicano y no ha sido verificada de forma independiente por nosotros.

Riesgos relacionados con México y otros países en los que operamos

Ciertos acontecimientos de carácter económico, político y social en México y en países de la región, así como cambios en las políticas federales del gobierno mexicano y en los gobiernos de los países de la región, podrían tener un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operación, situación financiera y prospectos.

Nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera son afectados por acontecimientos económicos, políticos o sociales en México, incluyendo, entre otros, cualquier inestabilidad política o social en México, cambios en la tasa de crecimiento económico o desaceleración del crecimiento económico, fluctuaciones en la tasa de cambio entre el peso y el dólar, incremento en los índices de inflación o en las tasas de intereses, cambios en los impuestos o cualquier reforma a las leyes, políticas gubernamentales federales y deposiciones mexicanas vigentes.

Nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera también son afectados por acontecimientos económicos, políticos o sociales en los países de la región, incluyendo los de EUA. EUA emitió una breve restricción temporal de vuelo alrededor de El Paso, Texas, y una prohibición de vuelo más prolongada alrededor de Fort Hancock, Texas, en ambos casos por razones especiales de seguridad. Además, EUA prohibió recientemente a las aerolíneas y operadores comerciales estadounidenses operar en ciertas áreas del espacio aéreo venezolano debido a la actividad militar. Los cierres o restricciones del espacio aéreo pueden afectar las operaciones de Volaris.

Acontecimientos sociales o políticos adversos en o que afectan a México o a los países de la región podrían afectarnos negativamente y, a los mercados financieros mexicanos en general, afectando, en consecuencia, nuestra capacidad para obtener financiamiento. El 2 de junio de 2024 se llevaron a cabo las elecciones presidenciales y para renovar el Congreso de la Unión, donde Claudia Sheinbaum Pardo fue electa presidenta. El partido de la presidenta y partidos aliados tiene la mayoría calificada de la Cámara de Diputados y de Senadores. No podemos afirmar que la situación política actual o cualquier acontecimiento futuro en México no vayan a tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, resultados de operación, situación financiera o prospectos.

Adicionalmente, el gobierno federal mexicano ha ejercido, y continúa ejerciendo, una influencia significativa sobre la economía mexicana. En particular, las acciones y políticas del Gobierno Federal de México al transporte aéreo y servicios similares pudieran tener un impacto significativo en nosotros.

La Nueva Mexicana de Aviación fue creada el 15 de junio de 2023, como una empresa del Estado y comenzó operaciones el 26 de diciembre de 2023, incrementando aún más nuestra competencia. El 2 de febrero de 2023, el Gobierno Federal de México publicó un decreto, el cual fue modificado el 7 de julio de 2023, ordenando el cierre de las operaciones de transporte aérea de carga nacional e internacional, tanto regular como no regular, en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Además, en septiembre de 2022, la AFAC emitió un acuerdo que reduce las operaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México de 61 a 52 vuelos por hora. Posteriormente, el 31 de agosto de 2023, la AFAC emitió una resolución que reduce aún más el número de vuelos en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a un máximo de 43 vuelos por hora. En respuesta a esta reducción, la cual entró en vigor el 8 de enero de 2024, redujimos capacidad en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, inicialmente redistribuyendo cuatro líneas de aeronaves a otros aeropuertos nacionales, con un total de seis líneas de aeronaves redistribuidas al final del 2024. En mayo de 2025, la AFAC autorizó un incremento limitado en el número máximo de operaciones en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, pasando de 43 a 44 vuelos por hora.

El 15 de septiembre de 2024, se aprobó el Decreto por el que se reforman, adicionan y eliminan varios artículos de la Constitución Política de México respecto del Poder Judicial de la Federación. Las Reformas al Poder Judicial Federal incluyen, entre otras: (i) la desaparición del Consejo de la Judicatura Federal ("CJF") y que sus funciones administrativas pasen a un órgano de administración judicial (designado por los Poderes de la Unión), mientras que sus funciones de disciplina pasan a un Tribunal de Disciplina Judicial (electo por votación popular), (ii) la reducción de 11 a nueve Ministros integrantes de la Suprema Corte de Justicia de la Nación ("SCJN"), que su periodo en funciones disminuya de 15 a 12 años y que solamente funcione en Pleno (se propone la desaparición de las Salas de la SCJN), (iii) la elección por voto popular, previa convocatoria y postulación de los tres poderes de la unión de Ministros de la SCJN, Magistrados Electorales, Magistrados de Circuito, Magistrados del Tribunal de Disciplina Judicial y Jueces de Distrito, (iv) modificaciones en materia de remuneraciones para que ningún funcionario judicial obtenga una remuneración mayor a la del Presidente de la República, (v) que el Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación pueda resolver impugnaciones en elecciones judiciales clave, (vi) ampliar el alcance del juicio político y establecer procedimientos para procesar penalmente a funcionarios judiciales y (vii) fortalecer la independencia de los poderes judiciales estatales. En junio de 2025, se llevó a cabo el primer proceso electoral para elegir por voto popular a un total de 881 cargos federales, incluidos los ministros de la SCJN, magistrados electorales, magistrados de circuito, magistrados del Tribunal de Disciplina Judicial y jueces de distrito. Una nueva elección judicial tendrá lugar en el 2027.

No podemos garantizar que los cambios en las leyes, reglamentos y políticas de México o de los países de la región, así como cualquier cambio que se adopte en el futuro, no afecten negativamente nuestro negocio, resultados de operación, condición financiera o el precio de nuestras acciones o ADSs.

Condiciones económicas adversas en México y los otros países en los que operamos pudieran afectar adversamente nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera.

Somos una sociedad mexicana y la mayoría de nuestras operaciones se realizan en México. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2025, el 59% de nuestros ingresos totales fueron atribuibles a las operaciones domésticas en México. En consecuencia, nuestro negocio se ve afectado por el desempeño de la economía mexicana. En 2023, 2024 y 2025, la economía mexicana creció 3.2%, 1.2% y 0.8%, respectivamente, en términos del PIB ajustados por temporada, de acuerdo con el INEGI. En el pasado, México ha experimentado largos periodos de crisis económicas ocasionados por factores internos y externos sobre los cuales no tenemos control alguno. Dichos periodos se han caracterizado por la inestabilidad en el tipo de cambio, alta inflación, altas tasas de intereses nacionales, desaceleración económica, reducción en los flujos del capital internacional, reducción en la liquidez del sector bancario y altas tasas de desempleo.

También realizamos una parte importante de nuestras operaciones en los EUA y Centro y Sudamérica. Para el año terminado al 31 de diciembre de 2025, el 41% de nuestros ingresos totales fueron atribuibles a nuestras operaciones en dichas regiones. Por lo anterior, nuestros resultados no sólo dependen de nuestras operaciones domésticas, sino también se ven afectadas por las de EUA y Centro y Sudamérica.

A la fecha de este Reporte Anual, creemos que los principales factores de riesgo para los países donde operamos incluyen, pero no se limitan a, los siguientes: (i) la continuación de los persistentes desajustes entre la oferta y la demanda, el aumento de la inflación y un ciclo de normalización de la política monetaria más rápido de lo previsto, y su impacto en la economía mundial, los mercados emergentes, la aversión al riesgo, los mercados de divisas, la deuda y la volatilidad de los mercados financieros; (ii) la escalada del malestar social; (iii) más perturbaciones climáticas adversas; (iv) una escalada de las tensiones comerciales y tecnológicas, podría pesar sobre la inversión y el crecimiento de la productividad, planteando obstáculos adicionales en la senda de la recuperación; (v) un rápido crecimiento de las criptomonedas sin una regulación clara que podría conducir a una inestabilidad financiera con efectos negativos para la economía mundial; (vi) un aumento de la propagación y la destructividad de los ciberataques que afectan a infraestructuras críticas podría actuar como un nuevo lastre para la recuperación, especialmente a medida que aumentan el teletrabajo y la automatización; (vii) cambios en las políticas migratorias, comerciales y otras políticas de EUA; y (viii) otros riesgos geopolíticos.

Condiciones económicas desfavorables en México y los demás países en los que operamos, incluyendo una desaceleración o recesión en sus economías, así como tasas de inflación altas, pueden resultar en una disminución de la demanda de nuestros vuelos, tarifas más bajas o un cambio hacia opciones alternas de transporte terrestre, como autobuses de larga distancia. No podemos asegurar que las condiciones económicas en México y los demás países en los que operamos no empeore, o que esas condiciones no tengan un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operación y condición financiera.

Acontecimientos económicos, políticos o sociales en los EUA y en los países de Centro y Sudamérica en los que operamos pueden tener un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones, situación financiera y perspectivas.

Nuestro negocio, resultado de operaciones y situación financiera son afectados por acontecimientos económicos, políticos o sociales de los EUA, y de los países en Centro y Sudamérica en los que operamos. Al igual que otras empresas con operaciones internacionales, los acontecimientos políticos, económicos, geopolíticos o sociales en los países en los que operamos o en otros lugares, como elecciones, nuevos gobiernos, cambios en las políticas públicas, circunstancias económicas, leyes y/o reglamentos, políticas comerciales, acuerdos o desacuerdos políticos, disturbios civiles y un aumento de la violencia o de la percepción de violencia, podrían tener un efecto material adverso en los países en los que operamos o en los mercados financieros mundiales y, a su vez, en nuestro negocio, resultados de las operaciones, situación financiera, y prospectos.

Por ejemplo, la administración presidencial de EUA ha emitido una serie de órdenes ejecutivas que señalan un cambio en la política energética, de cambio climático y política internacional. Entre otras, dichas órdenes ejecutivas ordenan a las agencias federales que identifiquen y ejerzan las facultades para facilitar la producción de energía convencional revisando las regulaciones existentes que puedan suponer una carga para el desarrollo energético de EUA o que de alguna forma no se alinean con las políticas de la administración actual, y revocando cerca de 80 órdenes ejecutivas de la administración anterior respecto a diversos asuntos. Adicionalmente, el 7 de enero de 2026, la administración presidencial de los EUA emitió un memorando ordenando la retirada de los EUA de diversos organismos y acuerdos internacionales. Aún no conocemos el impacto total de estos cambios en nuestro negocio, incluidos los efectos de dichos cambios en relación con nuestros competidores. Además, actualmente existe una gran incertidumbre sobre la futura relación entre EUA y otros países, como México, incluso como resultado del cambio en la administración presidencial estadounidense con respecto a las políticas comerciales, tratados internacionales, aranceles, impuestos y otras limitaciones a las operaciones transfronterizas. Los cambios en los aranceles, las barreras comerciales, los controles de precios y cambios y otros requisitos normativos podrían tener un efecto adverso en nuestro negocio.

En caso de que las tasas de inflación en México y en los otros países en los que operamos se eleven, la demanda en nuestros servicios podría disminuir y nuestros costos podrían aumentar.

Históricamente, México ha experimentado niveles de inflación que en comparación han sido superiores a las tasas de inflación anuales de sus principales socios comerciales. La tasa de inflación anual, medida conforme a los cambios en el Índice Nacional de Precios al Consumidor, fue del 4.66% para 2023, 4.21% para 2024 y 3.69% para 2025, según lo calculado y publicado por el INEGI y el Banco de México. Adicionalmente, desde principios de 2021, la inflación, medida por el Índice de Precios al Consumidor, ha aumentado tanto en economías avanzadas como en mercados emergentes, alcanzando niveles récord, impulsada principalmente por disrupciones en las cadenas de suministro (incluyendo la escasez de insumos, restricciones laborales y el incremento en los precios de las materias primas), el exceso de demanda de bienes y servicios, así como aumentos significativos en los precios de la energía. Si bien la inflación comenzó a moderarse en 2023 y continuó disminuyendo durante 2024 y 2025 en la mayoría de los países, se mantuvo por encima de los objetivos de los bancos centrales en diversas jurisdicciones durante parte de dicho periodo. En este contexto, los bancos centrales, incluyendo el Banco de México, mantuvieron políticas monetarias restrictivas durante 2022, 2023 y la mayor parte de 2024, durante un periodo prolongado, con tasas de interés de referencia elevadas, antes de iniciar reducciones a finales del 2024 conforme las presiones inflacionarias se moderaron. Durante 2025, la inflación continuó disminuyendo y se acercó a los niveles objetivo en algunas economías, mientras que los bancos centrales continuaron con la normalización gradual de la política monetaria. El entorno macroeconómico global sigue siendo complejo, con riesgos persistentes relacionados con tensiones geopolíticas,

volatilidad en los precios de las materias primas y condiciones en los mercados financieros. Altas tasas de inflación podrían afectar adversamente nuestro negocio y resultados de operaciones, reduciendo el poder adquisitivo del consumidor y, afectando adversamente la demanda del consumidor respecto de nuestros servicios, aumentando nuestros costos más allá de los niveles que nosotros podríamos repercutir a nuestros consumidores y disminuyendo nuestro beneficio e ingresos en la medida que la inflación exceda el crecimiento en nuestros niveles de precio.

Fluctuaciones en la moneda o la devaluación y depreciación del dólar estadounidense podrían afectar adversamente nuestras operaciones, el Reporte Anual, la situación financiera o los resultados de las operaciones.

Las ganancias o pérdidas cambiarias incluidas en nuestro costo total de financiamiento son consecuencia principalmente del impacto cambiario dólar estadounidense-peso mexicano en nuestras obligaciones denominadas en pesos mexicanos (tales como deuda denominada en pesos mexicanos, proveedores y otras cuentas por pagar) y en nuestros activos (tales como efectivo denominado en pesos mexicanos, equivalentes de efectivo, cuentas por cobrar, depósitos en garantía e instrumentos financieros derivados en pesos mexicanos). Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, nuestra posición monetaria pasiva neta en pesos mexicanos y otras monedas denominadas en dólares estadounidenses fue de EUA $0.2 mil millones, EUA $0.4 mil millones y EUA $0.3 mil millones, respectivamente. En 2023, 2024 y 2025, como consecuencia de la apreciación o depreciación del dólar frente al peso, y de nuestra posición monetaria pasiva neta en pesos mexicanos y otras monedas, registramos (pérdidas) ganancias cambiarias de EUA $(34.1) millones, EUA $13.7 millones y EUA $13.1 millones, respectivamente.

El valor del dólar estadounidense ha sido objeto de fluctuaciones significativas con respecto al paso del tiempo y pudiera serlo en fluctuaciones significativas en un futuro. Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 205, el dólar estadounidense se ha depreciado 12.7%, apreciado 20.0% y depreciado 11.4%, respectivamente, frente al peso mexicano en términos nominales.

La devaluación o depreciación del dólar estadounidense frente al peso puede afectar negativamente el valor en dólares estadounidenses de una inversión en los Certificados de Participación Ordinarios (CPOs), así como el valor en dólares estadounidenses de cualquier dividendo u otras distribuciones que podamos realizar.

Las fluctuaciones en el tipo de cambio podrían afectar el valor de cualquier dividendo u otras distribuciones que elijamos hacer en el futuro, y pueden afectar el pago oportuno de cualquier dividendo en efectivo u otras distribuciones a los titulares de Certificados de Participación Ordinarios (CPOs) que elijamos pagar en el futuro. Acontecimientos en otros países pudieran afectar adversamente la economía mexicana, el valor de mercado de nuestros valores, situación financiera y resultados de operaciones.

El valor de mercado de los valores de compañías mexicanas es afectado por las condiciones económicas y de mercado en países desarrollados y en países con mercados emergentes. Aunque las condiciones de mercado en dichos países pudieran variar significativamente de las condiciones económicas en México, las reacciones de los inversionistas a los acontecimientos ocurridos en cualquiera de estos países podrían tener un efecto adverso en el valor del mercado de los valores de las emisoras mexicanas. Por ejemplo, en años recientes los precios tanto de deuda mexicana como de valores mexicanos han sufrido ocasionalmente caídas sustanciales como resultado de acontecimientos en otros países.

Adicionalmente, la correlación directa entre las condiciones económicas de México y de los EUA se ha fortalecido en los últimos años como consecuencia del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, o TLCAN, y ha incrementado la actividad económica entre los dos países (incluyendo aumentos en las remesas de dólares enviadas por los trabajadores mexicanos en los EUA a sus familias en México). El 30 de noviembre de 2018, México, los EUA y Canadá firmaron un nuevo acuerdo de comercio denominado T-MEC el cual entró en vigor el 1 de julio de 2020 y remplazó al TLCAN. La implementación de políticas migratorias puede afectar negativamente el comportamiento de viaje entre México y EUA, especialmente en VFR y el mercado de viajes de placer y podría impactar de manera negativa nuestros resultados de operaciones.

Continúa existiendo una gran incertidumbre sobre la futura relación política y económica entre los EUA y México y su impacto en el estado general de la economía. Esta incertidumbre es impulsada por cambios en la administración

presidencial de EUA respecto a las políticas migratorias, comerciales, tratados, aranceles, impuestos y otras limitaciones a las operaciones transfronterizas, lo que ha impactado la demanda de viajes transfronterizos entre EUA y México. A estas incertidumbres se sumaron las cambiantes políticas arancelarias de los EUA junto con los aranceles internacionales de represalia y políticas comerciales globales, lo que ha contribuido a periodos de mayor volatilidad e incertidumbre en los mercados financieros y han afectado, y pueden continuar afectando, la demanda de viajes transfronterizos entre EUA y México. El 20 de febrero de 2026, la Suprema Corte de los EUA resolvió que el presidente Trump excedió su autoridad al imponer aranceles bajo la Ley de Poderes Económicos de Emergencia Internacional (por sus siglas en ingles IEEPA) sobre importaciones de numerosos países. La decisión invalidó el arancel del 10% impuesto a las importaciones de casi todos los países, así como tasas más altas dirigidas a países específicos como México, Canadá y China. En respuesta a la decisión, el presidente Trump ha anunciado planes para imponer aranceles bajo una facultad legal alternativa, y el estatus de dichos aranceles sigue siendo incierto. Los cambios en los aranceles, las barreras comerciales, los controles de precios y de cambio, y otros requisitos regulatorios han tenido y podrían seguir teniendo un efecto adverso en nuestro negocio, perspectivas, condición financiera y resultados de operación, cuya magnitud no se puede predecir con certeza en este momento. Además, otras condiciones macroeconómicas potencialmente desafiantes, y el impacto resultante en la economía y el gasto de los consumidores, podrían afectar negativamente nuestro negocio y operaciones.

La legislación mexicana en materia de competencia económica podría afectar las tarifas que cobramos a nuestros clientes.

La Ley de Aviación Civil establece que en caso de que la SICT considere que no exista competencia efectiva entre los diferentes concesionarios o permisionarios (lo cual es requerido para operar aerolíneas en México), la SICT debe solicitar la opinión de la Comisión Nacional Antimonopolio para que, en su caso, la SICT establezca bases de regulación tarifaria para aerolíneas operando en México. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron. La imposición de regulaciones tarifarias por la SICT podría afectar materialmente nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

La violencia en México ha tenido un impacto adverso y pudiera continuar impactando adversamente la economía mexicana lo cual podría tener un efecto negativo en nuestro negocio, resultados de operaciones o situación financiera.

México ha experimentado un aumento significativo en la violencia debido al tráfico ilegal de drogas, particularmente en los estados del norte del país, y varios otros estados. La violencia ha tenido un impacto adverso en la economía mexicana. Asimismo, los crímenes violentos pudieran afectar los viajes dentro de México y entre éste y otros países, incluyendo los EUA, así como los aeropuertos y ciudades en donde operamos, incluyendo los aeropuertos o las ciudades en el norte de México en las cuales contamos con operaciones significativas, así como incrementar nuestros costos en seguros y seguridad. No podemos asegurar que los niveles de violencia en México, EUA y otros países en los que operamos, sobre los cuales no tenemos control alguno, no vayan a incrementar o decrecer y por lo tanto puedan tener efectos adversos en la economía del país o en nuestro negocio, resultados de operaciones o situación financiera.

Riesgos relacionados con la industria de la aviación.

Operamos en una industria altamente competitiva.

Enfrentamos una competencia significativa en las rutas, tarifas, servicios y *slots* en los aeropuertos. Dentro de la industria de la aviación, en muchas de nuestras rutas, competimos con aerolíneas tradicionales, aerolíneas regionales y aerolíneas de bajo costo. La intensidad de la competencia que enfrentamos varía de una ruta a otra y depende de distintos factores, incluyendo la solidez de las aerolíneas competidoras. Nuestros competidores pueden tener mayor reconocimiento de marca, mayores recursos financieros y otros recursos en comparación con nosotros. En caso de que nuestros competidores reduzcan sus tarifas a niveles que no nos sea posible igualar y que al mismo tiempo podamos mantener una operación rentable o que tengan mayor éxito en la operación de ciertas rutas (como resultando del servicio o de otras cuestiones), podríamos tener que reducir o suspender servicios en las rutas respectivas, lo que puede llevarnos a incurrir en

pérdidas, o bien, podría impactar nuestro crecimiento, situación financiera o resultados de operaciones. Ver la sección "Descripción del Negocio – Nuestras Operaciones - Competencia".

La industria de la aviación es particularmente susceptible a los descuentos en precios, debido a que, una vez que un vuelo está itinerado, las compañías aéreas enfrentan únicamente costos adicionales nominales para brindar servicio a los pasajeros que, de otra manera, serían asientos no vendidos. El aumento en las tarifas o la competencia de precios podría afectar adversamente nuestros resultados de operaciones y situación financiera. Por otra parte, otras compañías aéreas han comenzado a separar los servicios mediante el cobro de montos por separado para servicios tales como equipaje transportado, comida y bebidas consumidas a bordo de la aeronave y la selección anticipada de asientos. Esta separación y posibles reducciones en costos podrían permitir a las aerolíneas competidoras reducir las tarifas en las rutas que nosotros atendemos, lo que podría resultar en una mejora en su capacidad para atraer clientes y podría afectar nuestros resultados de operación y situación financiera.

Adicionalmente, las aerolíneas pueden aumentar o disminuir su capacidad en los mercados basándose en la rentabilidad percibida. Las decisiones de nuestros competidores relativas al aumento de la capacidad en la industria en general, o de la capacidad en una región particular, mercado o ruta podrían tener un impacto significativo adverso en nuestro negocio. Nuestro crecimiento y el éxito de nuestro modelo ULCC podrían alentar a la competencia en nuestros mercados a través del desarrollo por parte de nuestros competidores de sus propias estrategias de ULCC o mediante el ingreso de nuevos competidores en el mercado. Cualquier competidor puede tener mayores recursos financieros y el acceso a fuentes de financiamiento más económicas que nosotros, lo cual les permitiría operar su negocio con una estructura de costos más bajos que los nuestros. Si dichos competidores adoptan y desarrollan con éxito un modelo de negocio ULCC, podríamos vernos afectados de forma significativa, incluyendo nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera.

Así mismo, nos enfrentamos a la competencia de medios sustitutos de los viajes en aeronave. En nuestras rutas nacionales, nos enfrentamos a la competencia de otras alternativas de transporte, tales como autobús o automóvil. Adicionalmente, los avances tecnológicos pueden limitar el deseo de viajar en aeronave. Por ejemplo, las videoconferencias y otros métodos de comunicación electrónica pueden reducir la necesidad de comunicación persona a persona y brindar una nueva dimensión de competencia a la industria ya que los viajeros buscan sustitutos de bajo costo para el transporte aéreo.

La Nueva Mexicana de Aviación fue creada el 15 de junio de 2023, como una empresa del Estado y comenzó operaciones el 26 de diciembre de 2023, aumentando aún más nuestra competencia. Si no somos capaces de adaptarnos con rapidez en caso de cambios en la competencia dentro de nuestros mercados, podríamos tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

La industria de la aviación es fuertemente impactada por el precio y la disponibilidad de combustible. La volatilidad constante en los costos de combustible o interrupciones importantes en el suministro de combustible podría ocasionar una afectación significativamente adversa en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

El combustible es un componente de costo significativo para las aerolíneas y es nuestro mayor gasto de operación. El costo de combustible fue del 38%, 33% y 31% de nuestros gastos de operación totales en 2023, 2024 y 2025, respectivamente. En ese sentido, nuestros resultados operativos se ven significativamente afectados por los cambios en la disponibilidad y el costo de combustible. Tanto el costo como la disponibilidad de combustible se encuentran sujetos a diversos factores económicos, sociales y políticos y otros acontecimientos que ocurren alrededor del mundo, los cuales no podemos controlar ni predecir con exactitud. Históricamente, los precios de combustible han sido objeto de una alta volatilidad, variando considerablemente en los últimos años.

El suministro y la fijación de precios globales de combustible también podrían verse afectados por acontecimientos geopolíticos más amplios, incluidos los conflictos en curso en Ucrania y el Medio Oriente, así como las dinámicas de mercado relacionadas. Además, la escalada del conflicto en el Medio Oriente, desencadenada por los ataques entre Israel e Irán en abril de 2024, aumentó las tensiones geopolíticas en la región. Este enfrentamiento directo entre Irán e Israel marca una escalada significativa en sus tensiones políticas y religiosas. La incertidumbre que rodea al conflicto y las posibles respuestas

de cada país han repercutido en los mercados financieros. Notablemente, el precio del crudo Brent subió a más de 90 dólares por barril, alcanzando su nivel más alto desde el conflicto en la Franja de Gaza en octubre de 2023. Este incremento en los precios del petróleo representa un riesgo significativo para la industria de la aviación.

El conflicto entre Estados Unidos, Irán e Israel tiene implicaciones más amplias que la región inmediata, y podrían afectar a otros países de Medio Oriente y más allá, con la posibilidad de que el conflicto exacerbe aún más la inestabilidad geopolítica e incertidumbre económica a nivel global.

El conflicto armado en Medio Oriente, que se intensificó en febrero de 2026, representa una amenaza inmediata para la estabilidad geopolítica y económica global. Esta escalada ha incluido la participación de EUA junto a Israel y las posteriores respuestas de represalia, contribuyendo a aumentar las tensiones geopolíticas. Los ataques contra el liderazgo iraní y los subsecuentes ataques de represalia han interrumpido el tránsito de energía a través del Estrecho de Ormuz y han provocado cierres generalizados del espacio aéreo regional. Estos acontecimientos han desencadenado una volatilidad significativa en los mercados energéticos y financieros globales, con una confrontación prolongada que pone en riesgo una recesión mundial y un aumento de la inflación.

Un conflicto prolongado o una escalada en Irán y Medio Oriente podría perturbar aún más los mercados energéticos mundiales y provocar que los precios del combustible para aeronaves se mantengan elevados o suban aún más. No podemos predecir la disponibilidad futura, la volatilidad de los precios o el costo del combustible para aeronaves, ni cuánto durarán los conflictos actuales o futuros, ni su impacto final en los mercados energéticos globales. Además, incluso si el conflicto en Irán y Medio Oriente disminuye o termina, pueden existir interrupciones duraderas en la producción de combustible, incluyendo la infraestructura y el transporte relacionados. Debido a la gran proporción que representan los costos del combustible para aeronaves en nuestra base de costos operativos totales, incluso un aumento o disminución relativamente pequeño en el precio del combustible para aeronaves puede tener un impacto negativo significativo en nuestros costos operativos o ingresos, y en nuestro negocio, resultados de operación y condición financiera. Se espera que el reciente repunte en el precio del combustible para aeronaves derivado de los conflictos en Irán y Medio Oriente tenga un impacto negativo inmediato y sustancial en nuestros resultados de operación. Para obtener más información sobre nuestro costo de combustible, Ver “Descripción del Negocio – Nuestra Operación - Combustible. En algunos casos, estos costos o volatilidad pueden ser mayores debido a factores asociados con otras iniciativas, incluyendo, por ejemplo, la disponibilidad y el precio del combustible de aviación sostenible (por sus siglas en inglés, SAF) para ayudar a reducir nuestras emisiones de gases de efecto invernadero.

Si no somos capaces de renovar nuestra concesión o es revocada por parte del Gobierno Federal de México, nos afectará adversamente.

Somos titulares de una concesión otorgada por el Gobierno Federal de México que nos autoriza a prestar el servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros, carga y correo dentro de México, (“Concesión”). Nuestra Concesión fue otorgada por el Gobierno Federal a través de la SICT el 9 de mayo 2005 por un período inicial de cinco años y fue prorrogado por la SICT 17 de febrero de 2010 por un período adicional de diez años. El 21 de febrero de 2020 el periodo de nuestra Concesión fue extendido por un período adicional de 20 años contados a partir del 9 de mayo de 2020.

La ley mexicana establece que las concesiones podrán ser renovadas en varias ocasiones. Sin embargo, cada renovación no podrá exceder de 30 años y requiere que el concesionario:

- hubiere cumplido con las obligaciones señaladas en la concesión que se pretende prorrogar;
- lo solicite a más tardar un año antes de la conclusión de la vigencia de la Concesión;
- hubiere realizado una mejora en la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la Concesión; y
- acepte las nuevas condiciones que establezca la SICT, con base en la Ley de Aviación Civil.

La falta de renovación de la Concesión tendría un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operaciones y prospectos y nos impediría continuar operando nuestro negocio.

Nos encontramos obligados bajo los términos de la Concesión a cumplir con ciertas obligaciones vigentes. El incumplimiento de estas obligaciones podría dar lugar a sanciones en contra de nosotros. Además, el gobierno mexicano tiene el derecho de revocar la Concesión, por diversas razones incluyendo:

- la interrupción del servicio;
- nuestra imposibilidad de cumplir con los términos de la Concesión;
- si cedemos o trasferimos la Concesión ó los derechos en ella conferidos;
- si no mantenemos vigentes los seguros a que se refiere la Ley de Aviación Civil;
- si aplicamos tarifas diferentes a las registradas con la SICT;
- si infringimos condiciones de seguridad;
- y si incumplimos con las obligaciones de pago de indemnizaciones o por nuestro incumplimiento de pago al gobierno mexicano de la contraprestación requerida.

Para más información sobre las potenciales causas de revocación, ver la sección de “Regulación”. En caso de que nuestra Concesión sea revocada, no seremos capaces de operar nuestro negocio en la forma en la que actualmente es operado y no podríamos obtener una nueva concesión por cinco años a partir de la fecha de revocación.

Conforme a la legislación mexicana, nuestros bienes podrían ser expropiados o requisados por el gobierno mexicano bajo ciertas circunstancias.

Conforme a la ley mexicana y nuestra Concesión, el gobierno federal mexicano podría expropiar nuestros activos, temporal o permanentemente, incluyendo nuestras aeronaves en caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional. El gobierno federal mexicano, en todos los casos, salvo en el caso de guerra internacional, tiene la obligación de indemnizarnos, pagando los daños y perjuicios a su valor justo. En dichas circunstancias, no seríamos capaces de continuar con nuestras operaciones regulares. La ley aplicable no es clara en cuanto a la forma para determinar la indemnización y el momento en el que se deba pagar. Una requisa de nuestros activos podría tener un efecto significativamente adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

La industria de la aviación es particularmente sensible a los cambios en las condiciones económicas. Una contracción de la economía global podría impactar negativamente en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Nuestro negocio y la industria de la aviación en general se ven afectados por cambios en las condiciones económicas las cuales no podemos controlar, incluyendo, entre otras:

- cambios y volatilidad de las condiciones económicas en general, incluyendo la gravedad y duración de cualquier recesión en México, EUA o de la economía mundial y de los mercados financieros;
- cambios en las preferencias de los consumidores, percepciones, patrones de gasto o tendencias demográficas, incluyendo cualquier incremento en la preferencia por compañías de tarifas más elevadas que ofrecen más amenidades, y el decremento en las preferencias por compañías de bajo costo que ofrecen transporte más básico, durante tiempos de mejor situación económica o debido a otras razones;
- altos niveles de desempleo y diversos niveles de ingreso discrecional;
- problemas de salud, pandemias y otras preocupaciones de seguridad;
- desaceleración en el sector inmobiliario y en el mercado de valores;
- bajos niveles de confianza real o percibida por parte de los consumidores;
- altas tasas de inflación y de interés;
- aranceles y políticas comerciales globales; y
- incrementos en la volatilidad en el tipo de cambio y en el precio del combustible.

Estos factores pueden afectar adversamente nuestros resultados de operaciones y situación financiera, nuestra capacidad para obtener financiamiento en condiciones aceptables y nuestra liquidez en general. Las condiciones económicas

actuales desfavorables, tales como la alta tasa de desempleo, un mercado de crédito limitado, las presiones relacionadas con el mercado de vivienda y un mayor enfoque en la reducción de costos de operación puede provocar una reducción en el gasto destinado al viaje de placer, viaje de negocios y a VFR. Para muchos viajeros, en particular, para las personas que realizan viajes de placer y para los que realizan viajes VFR, a quienes va enfocado nuestro servicio, el transporte aéreo es una compra discrecional que puedan eliminar de sus gastos en tiempos económicos difíciles.

Adicionalmente, condiciones económicas adversas podrían afectar nuestra capacidad para incrementar los precios con la finalidad de contrarrestar el aumento de combustible, costo de personal u otros costos, lo que podría resultar en un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones. Trabajamos arduamente para aumentar la demanda de nuestros vuelos entre la parte de la población en México que tradicionalmente ha utilizado el transporte terrestre para viajar debido a las limitaciones en los precios, ofreciendo tarifas más bajas que puedan competir con las tarifas de los autobuses en rutas similares. Condiciones económicas desfavorables podrían afectar nuestra capacidad de ofrecer tarifas más bajas y podrían afectar el gasto discrecional que realiza dicho segmento de la población de una manera más adversa que a otros viajeros.

Además, en un entorno inflacionario, es posible que no podamos manejar los aumentos resultantes en nuestros costos de operación dependiendo de sus efectos en la industria aérea y otras condiciones económicas. No podemos predecir cuánto durará un período inflacionario o hasta qué punto la alta inflación volverá a ocurrir en el futuro. En consecuencia, no podemos garantizar que seremos capaces de mantener nuestros costos al nivel actual. Si nuestros costos aumentaran y ya no somos capaces de mantener una estructura de costos competitiva, podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

La industria de la aviación se encuentra altamente regulada y nuestra situación financiera y resultados de operaciones podrían verse material y adversamente afectadas si no somos capaces de mantener las concesiones o autorizaciones gubernamentales necesarias tanto de los EUA como de México, Centro y Sudamérica para llevar a cabo nuestras operaciones.

La industria de la aviación se encuentra altamente regulada y estamos sujetos a regulación en México, en los EUA, Centro y Sudamérica, para las rutas que operamos. A fin de mantener las concesiones, permisos y autorizaciones necesarias emitidas por la SICT, a través de la AFAC, el DOT, por la Administración Federal de Aviación de los EUA (*United States Federal Aviation Administration*), o FAA (por sus siglas en inglés), así como de las diversas autoridades de aviación de los países de Centro y Sudamérica en los que operamos, incluyendo las autorizaciones para operar nuestras rutas, debemos de seguir cumpliendo con las leyes, normas y reglamentos aplicables a la industria de la aviación, incluyendo leyes estatales, normas y reglamentos que puedan adoptarse en el futuro.

No podemos predecir los criterios que aplicará la SICT para asignar *slots* de aterrizaje, acuerdos bilaterales y las rutas internacionales, los cuales nos podrían impedir obtener las rutas que pudieran llegar a estar disponibles. Adicionalmente, las rutas internacionales se encuentran limitadas por acuerdos bilaterales y nuestro plan de expansión en el mercado internacional se vería limitado si no somos capaces de obtener nuevas rutas internacionales. Así mismo, no podemos predecir o controlar los actos que, el DOT, la AFAC, la FAA o las autoridades aeronáuticas en los países de Centro y Sudamérica en los que operamos puedan realizar en el futuro, los cuales podrían incluir la restricción a nuestras operaciones o la imposición de nuevas y costosas regulaciones.

Asimismo, nuestras tarifas se encuentran sujetas a revisión por parte de la AFAC, y de algunas de las autoridades de aviación de los países de Centro y Sudamérica en los que operamos, y cualquiera de estas entidades puede llegar a imponer restricciones a nuestras tarifas en el futuro. Nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera podrían verse material y adversamente afectados si no somos capaces de mantener las concesiones, permisos y autorizaciones gubernamentales o *slots* necesarios otorgados por los gobiernos de los EUA, de México, de Centro o Sudamérica para la realización de nuestras operaciones.

La industria de la aviación se encuentra sujeta a regulaciones ambientales cada vez más estrictas y el incumplimiento de éstas puede afectar adversamente nuestra situación financiera y resultados de operaciones.

La industria de la aviación se encuentra sujeta a leyes internacionales y extranjeras, federales, estatales, y locales, reglamentos y disposiciones cada vez más estrictas con respecto a la protección del medio ambiente, incluyendo las relativas a emisiones a la atmósfera, niveles de ruido, derrames en aguas superficiales y del subsuelo, agua potable y, el manejo de sustancias peligrosas, y desechos. El cumplimiento con todas las leyes y reglamentos ambientales puede implicar gastos significativos y cualquier regulación futura en México, los EUA y en otros países en los que operamos podrían afectar adversamente las operaciones y aumentar los costos de operación en la industria de la aviación. Cualquier incumplimiento podría resultar en multas sustanciales, sanciones, restricciones operativas, daños reputacionales u otras penalidades. Asimismo, futuros desarrollos regulatorios en México, EUA y otras jurisdicciones en las que operamos podrían imponer requisitos más estrictos, lo que podría incrementar de manera material nuestros costos y limitar nuestras operaciones. Los riesgos relacionados con el cambio climático están evolucionando rápidamente y pueden derivar en una mayor regulación, imposición de impuestos y/o mecanismos de mercado, incluidos esquemas de fijación de precios al carbono y mandatos de reducción de emisiones. Estas medidas podrían aumentar de manera significativa nuestros costos de combustible, cumplimiento y capital, limitar nuestra flexibilidad operativa y afectar negativamente la demanda de transporte aéreo. Adicionalmente, estamos cada vez más sujetos a regímenes obligatorios de divulgación que requieren la identificación, evaluación, medición, gestión y divulgación de riesgos y oportunidades materiales relacionados con la sostenibilidad y el clima, incluyendo sus impactos financieros asociados. Estos marcos regulatorios de divulgación, incluidos aquellos alineados con las NIIF Divulgación de Sostenibilidad Estándar, requiere que las entidades proporcionen información útil para la toma de decisiones con respecto a la gobernanza relacionada con la sostenibilidad, estrategia, procesos de gestión de riesgos, métricas y objetivos, y los efectos de dichos riesgos y oportunidades en la situación financiera, el desempeño financiero y los flujos de efectivo de la entidad. Por ejemplo, el 28 de enero de 2025, la CNBV publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) regulaciones que exigen la adopción obligatoria de ASG Estas regulaciones son obligatorias para todas las empresas que cotizan en la BMV. Dichas empresas están obligadas a divulgar la información de sostenibilidad correspondiente a 2025 en un reporte separado durante 2026, el cual podrá incluir un aseguramiento por parte de un auditor externo. Sin embargo, la divulgación de la información correspondiente a 2026 deberá contar al menos con un aseguramiento limitado, mientras que la divulgación de la información correspondiente a 2027 y años posteriores deberá contar con un aseguramiento razonable por parte de un auditor externo. Las operaciones futuras y los resultados financieros podrían variar como resultado de la regulación antes mencionada en México y/o de la posible adopción de regulaciones ASG equivalentes en los EUA, Centro y Sudamérica u otros países. Adicionalmente, la evolución de estándares internacionales, incluidos aquellos relacionados con divulgaciones financieras en materia de sostenibilidad y clima, puede requerir la implementación de nuevos sistemas, controles y estructuras de gobernanza, así como la realización de supuestos, estimaciones y juicios significativos para cuantificar los impactos financieros. Estos procesos son inherentemente complejos y están sujetos a incertidumbre. Se espera que el requisito de divulgar información relacionada con la sostenibilidad incremente la complejidad, el costo y el nivel de escrutinio de nuestros procesos de reporte. El cumplimiento de estas regulaciones, así como de nuevas o existentes regulaciones que puedan resultar aplicables en el futuro, podría incrementar nuestra base de costos y tener un efecto adverso material en nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera.

Además, en 2016, la OACI adoptó una resolución por la que creó el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés), que proporciona un marco para una medida basada en el mercado mundial para estabilizar las emisiones de CO_2 en la aviación civil internacional (es decir, los vuelos de aviación civil que salen de un país y llegan a otro país). Los EUA, México, Costa Rica, El Salvador, Guatemala y Honduras adoptaron CORSIA anticipadamente de manera voluntaria. Sin embargo, Colombia y Perú son excepciones, y las rutas hacia estos dos países no se contabilizan para efectos de compensación durante la fase voluntaria (Piloto y Fase 1). La presentación anual de reportes de emisiones internacionales es requerida bajo CORSIA desde el año de reporte 2019, y el cumplimiento con compensaciones en relación con una línea base predeterminada se implementa en tres fases que comenzaron en 2021, con la última de estas fases comenzando en 2027. Aun cuando México adoptó CORSIA anticipadamente de manera voluntaria, en este momento, los costos para cumplir con nuestras obligaciones futuras en virtud del CORSIA son inciertos, principalmente debido a factores como la volatilidad en la demanda de viajes aéreos internacionales, la incertidumbre regulatoria, y la disponibilidad, suministro y precios de las Unidades de Emisiones Elegibles bajo CORSIA (EEUs, por sus siglas en inglés), así como el desarrollo futuro del mercado de combustibles sostenibles para la aviación (SAF, por sus siglas en inglés). Debido a la naturaleza competitiva de la industria aérea y la imprevisibilidad del mercado de los viajes aéreos, no podemos asegurar que podamos aumentar nuestras tarifas, imponer cargos adicionales u obtener mayores ingresos o disminuir otros costos operativos lo suficiente como para compensar los costos de cumplir con nuestras obligaciones en virtud de CORSIA.

Adicionalmente, las autoridades gubernamentales de los EUA y otros países se centran cada vez más en la posible contaminación resultante del uso de ciertos productos químicos, en particular las sustancias perfluoroalquiladas y polifluoroalquiladas, (PFAS, por sus siglas en inglés). Por ejemplo, la EPA ha designado ciertas sustancias PFAS (ácido perfluorooctanoico y ácido perfluorooctanosulfónico) como sustancias peligrosas en virtud de la Ley Integral de Respuesta, Compensación y Responsabilidad Ambiental, la cual impone responsabilidad objetiva a diversas "partes potencialmente responsables" por contaminación histórica de manera solidaria. Con esta nueva regla y la introducción de cualquier regulación adicional o nuevas políticas de cumplimiento, ya sea por autoridades federales u otras, podríamos incurrir en costos relacionados con las obligaciones de información, así como con el uso histórico de materiales que contienen PFAS, la transición para dejar de utilizar productos que contienen PFAS, incluidos los sistemas de extinción de incendios, la eliminación de desechos que contienen PFAS o la remediación de cualquier impacto ambiental residual.

También podemos estar sujetos a otras regulaciones ambientales o relacionadas con el clima, incluidas aquellas relativas a la divulgación de información. Para mayor información, ver factor de riesgo titulado "*La creciente atención y escrutinio de las cuestiones ASG podría aumentar nuestros costos, dañar nuestra reputación o afectar negativamente a nuestro negocio*"**.**

Los desarrollos regulatorios en los EUA relacionados con temas ambientales y de sostenibilidad, incluidas las divulgaciones relacionadas con el clima, siguen siendo inciertos y están sujetos a cambios. Esta incertidumbre puede dar lugar a un entorno regulatorio fragmentado o en evolución, que nos obligue a cumplir con múltiples divulgaciones o potencialmente inconsistentes, lo que podría incrementar los costos de cumplimiento, añadir complejidad operativa y exponernos a riesgos legales y reputacionales adicionales.

Somos sujetos a una serie de riesgos relacionados con el cambio climático

El creciente reconocimiento entre los grupos de interés sobre los impactos del cambio climático y los riesgos asociados puede significar, entre otros, en riesgos financieros y reputacionales. Por ejemplo, cambios en la disponibilidad o el costo de aeronaves y componentes, así como del combustible, derivados de condiciones climáticas, podrían impactar adversamente nuestras operaciones. Adicionalmente, algunos clientes podrían optar por volar con menos frecuencia o elegir una aerolínea que perciban como más sostenible desde el punto de vista ambiental. También podrían preferir alternativas a los viajes, como reuniones virtuales y espacios de trabajo digitales. Como parte de nuestra estrategia climática, ofrecemos a los viajeros la opción de comprar de adquirir de manera voluntaria compensaciones de emisiones de carbono para mitigar parcialmente las emisiones generadas por sus vuelos; sin embargo, en años recientes ha aumentado el escrutinio sobre el uso de estas compensaciones, por lo que podríamos no alcanzar los beneficios esperados previstos por su adquisición. Asimismo, los responsables de políticas públicas han adoptado o están considerando adoptar diversas regulaciones relacionadas con divulgaciones sobre el clima y otras materias. Para más información, véase nuestro factor de riesgo titulado "*La creciente atención y escrutinio de las cuestiones ASG podría aumentar nuestros costos, dañar nuestra reputación o afectar negativamente a nuestro negocio*".

Por último, los posibles efectos físicos, tanto agudos como crónicos, del cambio climático - como el aumento de la frecuencia y la gravedad de las tormentas, inundaciones, incendios, aumento del nivel del mar, calor excesivo, cambios a largo plazo en los patrones climáticos y otros eventos relacionados -, podrían afectar nuestras operaciones, infraestructura y resultados financieros. Impactos operativos como la cancelación de vuelos podrían resultar en pérdida de ingresos. También podríamos incurrir en costos significativos para mejorar la resiliencia climática de nuestra infraestructura y, en general, para prepararnos, responder y mitigar dichos efectos físicos del cambio climático. No obstante, no podemos predecir el costo total ni el éxito de estos esfuerzos, debido, entre otras cosas, a la incertidumbre asociada con las proyecciones asociadas a la gestión de los riesgos climáticos.

La creciente atención y escrutinio de las cuestiones ASG podría aumentar nuestros costos, dañar nuestra reputación o afectar negativamente a nuestro negocio

Las empresas de todos los sectores se enfrentan a un creciente escrutinio por parte de diversos grupos de interés en relación con su gestión del cambio climático, el capital humano y otros temas ambientales, sociales y de gobernanza (ASG) y de sostenibilidad. Las expectativas relacionadas con iniciativas y divulgaciones en materia ASG, tanto voluntarias como obligatorias, así como la demanda de los consumidores por formas alternativas de energía, pueden resultar en un

aumento de costos (incluyendo, entre otros, mayores costos relacionados con el cumplimiento normativo, la interacción con grupos de interés, los contratos con proveedores y los seguros), cambios en la demanda de ciertos productos, mayores obligaciones de cumplimiento o divulgación, u otros impactos adversos en nuestro negocio, situación financiera o resultados de operación.

Si bien en ocasiones participamos en iniciativas voluntarias (como revelaciones voluntarias, certificaciones o metas, entre otros) para avanzar en nuestra Estrategia de Sostenibilidad Corporativa o para atender las expectativas nuestros grupos de interés, dichas iniciativas pueden ser costosas y no necesariamente generar los efectos deseados. Las expectativas en torno a nuestra gestión de cuestiones ASG evolucionan rápidamente, y en muchos casos obedecen a factores fuera de nuestro control. Por ejemplo, es posible que en última instancia no podamos completar ciertas iniciativas u objetivos, ya sea en los plazos anunciados inicialmente o en absoluto, debido a limitaciones tecnológicas, de costos o de otro tipo, tanto internas como externas. Además, muchas de estas iniciativas ASG se basan en metodologías y datos que continúan evolucionando. Como ocurre con otras compañías, nuestro enfoque también evoluciona, y no podemos garantizar que este se alinee con las expectativas o preferencias de todos los grupos de interés. Estas expectativas pueden diferir, e incluso ser contradictorias entre sí, y tanto defensores como opositores de diversos temas ASG recurren cada vez más al activismo, incluyendo litigios, para promover sus posturas. Asimismo, varios proveedores de capital y clientes incorporan criterios ASG en sus decisiones de inversión y contratación. Atender estas expectativas implica costos, y no hacerlo con éxito —así como no responder adecuadamente a interpretaciones cambiantes de leyes o requisitos gubernamentales existentes— puede traducirse en daño reputacional, pérdida de clientes o contratos, impactos en nuestras relaciones regulatorias o con inversionistas, u otros efectos adversos sobre nuestro negocio. Estos riesgos pueden amplificarse en función de nuestro desempeño relativo, tanto frente a nuestras propias iniciativas o metas comunicadas como en comparación con nuestros competidores. Por ejemplo, cada vez hay más acusaciones de "*greenwashing*" contra empresas que hacen importantes afirmaciones sobre ASG, debido a una serie de deficiencias percibidas en su desempeño, divulgación o metodología, particularmente en un contexto donde las percepciones sobre sostenibilidad continúan evolucionando.

También existe una creciente atención por parte de legisladores y responsables de políticas públicas en torno a los temas ASG, ya que diversas jurisdicciones (incluida México) han adoptado o están considerando adoptar requisitos para que las empresas realicen ciertas divulgaciones u otras acciones relacionadas con el clima y otros asuntos ASG. Sin embargo, estas regulaciones no son uniformes y, entre otras cosas, en algunos casos adoptan enfoques distintos respecto a la materialidad. Además, algunos responsables de políticas han buscado limitar la consideración de los temas ASG por parte de las empresas. Esto, junto con otras expectativas de los grupos de interés, podrían aumentar los costos y el escrutinio, lo que podría agravar todos los riesgos identificados en este factor de riesgo. Asimismo, muchos de nuestros clientes y proveedores también podrían estar sujetos a expectativas similares, lo que puede aumentar o crear riesgos adicionales, incluidos riesgos que podríamos no conocer.

El cumplimiento con la regulación aplicable implica costos significativos y la regulación impuesta tanto en México como en los EUA, en Centro y Sudamérica, además de los tratados internacionales aplicables, podrían incrementar nuestros costos significativamente en el futuro.

Las aerolíneas se encuentran sujetas al cumplimiento de diversos requisitos regulatorios y legales, tanto a nivel nacional como internacional, los cuales implican costos significativos. El cumplimiento con los requerimientos de dicha regulación y legislación extensiva ha requerido gastos importantes, incluyendo, entre otros, sistemas para evitar colisiones, sistemas para evitar cizalladuras del viento en el aire, reducción de ruido y otras mitigaciones ambientales y, un mayor número de inspecciones y procedimientos de mantenimiento que se realizan a las aeronaves de mayor antigüedad. Esperamos seguir incurriendo en gastos relacionados con el cumplimiento de la regulación gubernamental. Leyes adicionales, regulaciones, impuestos y tarifas de aeropuerto y gastos se han propuesto de tiempo en tiempo, lo cual podría aumentar significativamente el costo de las operaciones de las aerolíneas o reducir la demanda de viajes en aeronave. En caso de aprobarse dichas medidas, podrían ocasionar un aumento en el precio del boleto lo que tendría como consecuencia una reducción en los ingresos y un aumento en los costos.

El DOT también publica y modifica periódicamente normas de protección al consumidor y de no discriminación por discapacidad, y retrasos (incluidos los prolongados retrasos en pista en los aeropuertos de EUA), las respuestas a las quejas de los clientes, las sobreventas y los pasajeros “denegados”, interacciones con los pasajeros, durante el proceso de reserva, en el aeropuerto y a bordo de la aeronave, la adopción de líneas aéreas y el cumplimiento de planes de servicio a cliente, y

el tratamiento del equipaje y los dispositivos de asistencia. El incumplimiento de estas reglas puede dar lugar a la imposición de multas u otras medidas coercitivas en nuestra actividad, resultados de operación y condición financiera. Además, en 2024, el Congreso de los EUA promulgó una ley que regula los reembolsos que deben realizar las aerolíneas, y el DOT ha promulgado nuevas normas que regulan los reembolsos de las aerolíneas y transparencia de los cargos de los servicios adicionales de las aerolíneas. Entre otros muchos requisitos, las nuevas normas de reembolsos de aerolíneas obligan a las compañías aéreas a (i) reembolsar rápida y automáticamente a los consumidores los boletos de avión por vuelos cancelados, modificados o retrasados significativamente (si el cliente no viaja en el vuelo retrasado significativamente o modificado y no acepta o rechaza la oferta de la aerolínea de transporte alternativo o créditos de viaje, vales u otras compensaciones en lugar del reembolso), (ii) proporcionar vales de viaje o créditos (válidos durante al menos cinco años a partir de la fecha de emisión) a determinados pasajeros que no puedan viajar o a los que se recomiende no viajar a causa de una enfermedad contagiosa grave, (iii) proporcionar reembolsos de tarifas por servicios adicionales que los consumidores pagaron pero que no se prestaron, (iv) reembolsos de tarifas por equipaje facturado con retraso significativo. Bajo una norma independiente del DOT, el alcance de la información sobre cargos auxiliares que debe mostrarse en los sitios web de las aerolíneas, siempre y cuando se proporcione información de tarifas e itinerarios en respuesta a la búsqueda de un itinerario por parte del cliente, se habría ampliado considerablemente; sin embargo, una Corte de Apelaciones de EUA anuló dicha norma en febrero de 2026. La corte señaló la intención declarada del DOT de rediseñar o rescindir formalmente la norma anulada. El DOT también ha anunciado a través de un aviso de propuesta de reglamentación, programado tentativamente para su publicación en la primavera de 2026, con el fin de reducir las cargas regulatorias sobre las aerolíneas y los agentes de boletos mediante la revisión, entre otras cosas, la definición de "cancelación de vuelo" que daría derecho a los consumidores a un reembolso del boleto, la definición de “entrega puntual de equipaje” para vuelos nacionales e internacionales, y las regulaciones que exigen reembolsos automáticos de cargos auxiliares por servicios no prestados.

Además de las normas sobre reembolsos de aerolíneas y la transparencia de los cargos por servicios auxiliares, el DOT también emitió en 2024 otras normativas y propuestas de regulación que requirieron (o, si se finalizan según lo propuesto, requerirán) esfuerzos de cumplimiento, cambios en las políticas y procedimientos internos, y gastos adicionales, tales como: (i) una regla final bajo la Ley de Acceso a Transportistas Aéreos (ACAA) que aborda el manejo de sillas de ruedas y *scooters*, así como los traslados inadecuados de pasajeros hacia y desde los asientos del avión, sillas de pasillo y sillas de ruedas personales; (ii) una regla final que aumentó los límites de responsabilidad para la compensación por denegación de embarque debido a la sobreventa de boletos; y (iii) un Aviso de Propuesta de Reglamentación para exigir que las aerolíneas sienten a niños pequeños, de 13 años o menos, junto a un adulto acompañante sin costo adicional más allá de la tarifa (sujeto a ciertas excepciones).

Además, varias agencias federales estadounidenses, como el IRS, la TSA, el CBP y el Departamento de Agricultura, cobran impuestos y tasas a los pasajeros y a nosotros para sufragar los costos de las inspecciones de seguridad y otros servicios públicos en los aeropuertos estadounidenses en los que operamos o para financiar infraestructuras de aviación civil de los EUA como la mejora de las pistas de los aeropuertos. Cuando se imponen tales impuestos y tasas a los pasajeros, estamos obligados a recaudarlos y remitirlos a la agencia federal correspondiente. Cualquier aumento de estos impuestos y derechos podría afectar negativamente a nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Nuestra capacidad para operar como una aerolínea en los EUA depende en mantener las certificaciones, permisos y autorizaciones emitidas por el DOT y la FAA. La FAA tiene la autoridad para emitir órdenes obligatorias respecto a, entre otras cosas, impedir que ciertas aeronaves vuelen, inspección de aeronaves, instalación de nuevos mecanismos relacionados con la seguridad y eliminación y remplazo de piezas de aeronaves que han fallado o pueden fallar en el futuro. En caso de que la FAA, por cualquier motivo, impida vuelos o requiera inspecciones de larga duración o mantenimiento a nuestras aeronaves, podría afectar negativamente nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera. La legislación federal de los EUA requiere a las compañías aéreas extranjeras como nosotros, que prestan el servicio de transporte aéreo de viaje a los EUA tener un permiso emitido por el DOT como operador aéreo extranjero o una excepción. La revocación de dicha autoridad del DOT o de nuestra autorización de la FAA nos imposibilitaría continuar operando como aerolínea en los Estados Unidos. El DOT y la FAA también pueden iniciar investigaciones o procedimientos administrativos e imponer multas contra las aerolíneas por violaciones a sus regulaciones.

Asimismo, no podemos asegurar que la regulación de la industria aérea que pueda entrar en vigor en el futuro en México, Centro, Sudamérica, y en los EUA, o las enmiendas a los os tratados internacionales aplicables o a otros acuerdos que regulan a la aviación civil, no incrementará nuestros costos significativamente.

Las aerolíneas son afectadas constantemente por factores que se encuentran fuera de su control, incluyendo el tráfico aéreo en el aeropuerto, condiciones climatológicas, desastres naturales, brotes de enfermedades, pandemias o aumentos en las medidas de seguridad, las cuales podrían afectar nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Al igual que otras aerolíneas, estamos sujetos a retrasos ocasionados por factores que se encuentran fuera de nuestro control, incluyendo el tráfico aéreo en los aeropuertos, las deficiencias en el control del tráfico aéreo, condiciones climatológicas adversas, desastres naturales, epidemias, aumentos en las medidas de seguridad y nuevos impuestos relacionados con los viajes. Los retrasos frustran a los pasajeros, reducen la utilización de las aeronaves y aumentan los costos, todo lo cual, a su vez, podría afectar adversamente la rentabilidad. Los gobiernos federales de México, de los EUA y de los países en Centro y Sudamérica en los que operamos controlan todo el espacio aéreo, respectivamente y, las aerolíneas dependen completamente de la AFAC, la FAA y las otras autoridades aeronáuticas en Centro y Sudamérica para operar estos espacios aéreos de una manera segura, eficiente y accesible.

El sistema de control del tráfico aéreo, operado por Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano en México, la FAA en los EUA, la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea en Centroamérica, la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea en Colombia y la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial en Perú, se enfrenta al reto de manejar la creciente demanda de viajes en aeronave. Los controladores de tráfico aéreo mexicanos y estadounidenses constantemente se apoyan en tecnologías obsoletas que usualmente colapsan el sistema y obligan a las aerolíneas a volar rutas ineficientes e indirectas lo que ocasiona demoras. Por ejemplo, en enero de 2023, los vuelos en los EUA se detuvieron durante unas horas después de que el sistema NOTAM de la FAA, utilizado para proporcionar cierta información a los pilotos, dejara de funcionar debido a un archivo de base de datos dañado debido a que el sistema de la FAA para facilitar determinada información a los pilotos (NOTMs) se descompuso como resultado de un daño en el archivo de la base de datos. Las condiciones climatológicas adversas y los desastres naturales también pueden provocar cancelaciones de vuelos o demoras significativas.

Las cancelaciones o los retrasos provocados por las condiciones climatológicas, desastres naturales, problemas de control de tráfico aéreo, brotes de enfermedades, pandemias, violaciones a la seguridad u otros factores y cualquier consecuente reducción en el tráfico de pasajeros podría tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera. Es probable que los conflictos globales recientes continúen afectando el tráfico aéreo. Adicionalmente, el cambio climático puede incrementar la frecuencia y severidad de condiciones climáticas adversas, incluidos eventos meteorológicos extremos, lo que podría resultar en interrupciones operativas más frecuentes o prolongadas, afectar la disponibilidad de aeropuertos e infraestructura y reducir la demanda de transporte aéreo hacia ciertos destinos.

Consolidaciones y reorganizaciones de aerolíneas podrían afectar adversamente a la industria.

La industria de la aviación ha sido objeto de consolidaciones substanciales, a través de los años y recientemente, incluyendo nuestra fusión con Viva, para crear un nuevo grupo mexicano de aerolíneas, y pueden existir consolidaciones adicionales en el futuro. Cualquier consolidación o alianza significativa dentro de la industria de la aviación podría aumentar el tamaño y los recursos de nuestros competidores. La industria de la aviación en México en particular sufrió una fuerte contracción debido a la salida de más de nueve aerolíneas mexicanas desde 2007, de conformidad con la información de la SICT. El 15 de febrero de 2023, Transportes Aeromar, S.A. de C.V., una aerolínea regional anunció el cese definitivo de operaciones. En abril 2023, Interjet fue declarada en quiebra en México. Es posible que puedan ocurrir más reorganizaciones, consolidaciones, quiebras o liquidaciones de aerolíneas en el actual entorno económico cuyos efectos no podemos predecir. No podemos asegurar que estos eventos ocurrirán, o que los cambios potenciales que resulten de estos eventos no dañarán nuestro negocio o la industria. Debido a que la industria aérea se caracteriza por altos costos fijos e ingresos relativamente elásticos, las aerolíneas no pueden reducir rápidamente sus costos para responder a déficits en los ingresos previstos.

La industria aérea se caracteriza por bajos márgenes de beneficio bruto, altos costos fijos e ingresos que generalmente presentan una elasticidad sustancialmente mayor que los costos. Los costos operativos de cada vuelo no varían significativamente con el número de pasajeros transportados y, por lo tanto, un cambio relativamente pequeño en el número de pasajeros, en la fijación de precios de las tarifas o en la combinación de tráfico podría tener un efecto significativo

en los resultados operativos y financieros. Estos costos fijos no pueden ajustarse rápidamente para responder a cambios en los ingresos, y un déficit respecto a los niveles de ingresos esperados podría tener un efecto material adverso en nuestros resultados de operación y condición financiera.

Los aumentos en los costos de seguro y/o reducciones significativas en la cobertura podrían afectar nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

A raíz de los ataques terroristas del 11 de septiembre 2001, las primas de seguro contra daños a las aeronaves y la responsabilidad a terceros aumentaron considerablemente y, las aseguradoras podrían reducir su cobertura o incrementar sus primas aún más en caso de nuevos ataques terroristas, secuestros, guerras, requisas, confiscaciones, accidentes aéreos o de otros eventos que afectan adversamente a la industria de la aviación. En el futuro, es posible que algunos seguros de aviación se vuelvan inaccesibles, no disponibles o disponibles únicamente por montos de cobertura reducidos que sean insuficientes para cumplir con los niveles de cobertura de seguro exigidos por las entidades bancarias y arrendadores de aeronaves o con las regulaciones gubernamentales aplicables. Acontecimientos como el conflicto entre Rusia y Ucrania o cualquier futura emergencia aérea, accidente o incidente similar, incluso si no involucra a nuestra aerolínea, podría aumentar las primas de seguros o reducir el alcance de la cobertura.

Los gobiernos en otros países han acordado indemnizar a las aerolíneas por riesgos que pudieran incurrir con motivo de ataques terroristas, o bien, otorgar un seguro de bajo costo para los riesgos de terrorismo. A este respecto, el gobierno mexicano otorgó créditos a las aerolíneas para que pudieran enfrentar los aumentos en los seguros de aeronave después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001. Sin embargo, el gobierno mexicano no ha dado a conocer su intención de proporcionarnos beneficios similares ahora o en el futuro.

Los aumentos generales en el costo del seguro pueden ocasionar aumentos en tarifas y una menor demanda de transporte aéreo en general, lo que podría afectar material y negativamente a nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Crisis en la industria de la aviación ocasionada por ataques terroristas o guerra, lo que a su vez puede alterar el comportamiento de viaje o incrementar costos, puede afectar adversamente nuestro negocio, resultados de operación y condición financiera.

La demanda de transporte aéreo puede verse afectada adversamente por ataques terroristas, guerra o inestabilidad política y social, desastres naturales y otros eventos. Así mismo, este tipo de situaciones podrían tener un efecto prolongado sobre la demanda en el transporte aéreo y sobre ciertos costos.

Los ataques terroristas en los EUA ocurridos el 11 de septiembre de 2001, por ejemplo, han tenido un impacto adverso grave y prolongado en la industria de la aviación. Después de los ataques, el tráfico aéreo en los EUA disminuyó drásticamente y en Latinoamérica, aunque en menor medida. Las repercusiones del 11 de septiembre, incluyendo el incremento de la seguridad, seguros y el temor de ataques similares, siguen afectando a la industria de la aviación. A partir del 11 de septiembre de 2001, el DHS y la TSA en los EUA han implementado numerosas medidas de seguridad que restringen las operaciones de las aerolíneas y aumentan los costos y, es probable que implementen medidas adicionales en el futuro. Por ejemplo, tras el intento de un supuesto terrorista que amenazaba con detonar explosivos de plástico escondidos debajo de su ropa en un vuelo de Northwest Airlines el día de navidad en 2009, los pasajeros internacionales se convirtieron en objeto de un mayor control de inspección, que puede incluir rastreo de objetos peligrosos, pruebas de detección de explosivos o inspecciones corporales.

El aumento en las inspecciones a los pasajeros, el aumento en la regulación que rige el equipaje de mano y otras restricciones similares en los viajes de pasajeros podría ocasionar mayores molestias para los pasajeros y por lo tanto reducir la demanda de viajes en aeronave. Igualmente, el aumento o incremento en las medidas de seguridad han ocasionado mayores tarifas gubernamentales impuestas a las aerolíneas, lo que ocasiona mayores costos de operación de las aerolíneas. Por lo tanto, cualquier ataque terrorista futuro o amenaza de ataques, en los que se encuentren o no involucradas

aeronaves comerciales, un aumento de las hostilidades en relación con las represalias contra las organizaciones terroristas, incluido un aumento en la participación militar en el Medio Oriente o de otro tipo y cualquier impacto económico relacionado con lo anterior podría provocar una reducción en el tráfico de pasajeros y afectar material y adversamente nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Amenazas de salud pública, tales como el virus sincitial respiratorio, o RSV, COVID-19, virus de la gripe H1N1, la gripe aviar, el Síndrome Respiratorio Agudo Severo (SARS), el virus del Zika, y otras enfermedades altamente contagiosas, podrían afectar la suspensión de vuelos nacionales e internacionales, el comportamiento aéreo y podría tener un efecto adverso significativo en la economía, en la reputación de la industria aérea, el precio de nuestras acciones, nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Históricamente, las amenazas a la salud han afectado la economía de las aerolíneas. En el pasado, el tráfico de pasajeros se vio afectado negativamente como resultado de la crisis de la gripe H1N1, lo cual se tradujo en una menor demanda de viajes dentro de Latinoamérica, especialmente desde y hacia México. Los viajes a América Latina también se han visto afectados negativamente como resultado del virus del Zika y de la pandemia de COVID-19.

Como en el pasado, futuras amenazas a la salud podrían ocasionar que los países alrededor del mundo respondieran tomando diversas medidas incluyendo la imposición de cuarentenas y revisiones médicas, restringiendo materialmente los viajes domésticos e internacionales, cierre de fronteras, restringiendo las reuniones públicas y la suspensión de numerosas actividades y eventos previamente calendarizadas. Adicionalmente, como en el pasado, preocupaciones relacionadas a cualquier futura amenaza a la salud podría reducir drásticamente la demanda por los viajes aéreos y causar grandes interrupciones y volatilidad en los mercados financieros globales, resultando en la caída de los precios de las acciones (incluyendo el precio de nuestra acción). Preocupaciones constantes y persistentes relacionadas con los efectos de cualquier futura amenaza a la salud pública en el comercio internacional (incluyendo las interrupciones en la cadena de suministro y niveles de exportación), viajes, restricciones de acceso a instalaciones o aeronaves, requisitos para recabar datos adicionales de pasajeros, productividad de los empleados, enfermedad de los empleados, incremento en el nivel de desempleo, mercado de valores, y otras actividades económicas, principalmente para las aerolíneas, han tenido y podrían continuar teniendo un efecto desestabilizante en los mercados financieros y en la actividad económica en el futuro.

Además, nuestras operaciones podrían ser negativamente afectadas si nuestros empleados esenciales son puestos en cuarentena como resultado de la exposición real o potencial a amenazas de salud pública, tal y como sucedió durante la pandemia de COVID-19. En el caso de cualquier cierre relacionado con una amenaza de salud pública que nos involucre a nosotros o a alguna de nuestras subsidiarias, nuestros contratistas, proveedores, clientes y otros socios comerciales, nuestro negocio, resultados de operaciones y condición financiera pudieran ser afectadas adversamente de forma significativa. Adicionalmente, cualquier acción que tome la autoridad del gobierno y terceros en respuesta a una pandemia podría tener un impacto negativo en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera. Si como resultado de amenazas a la salud pública que interrumpan nuestras operaciones, nuestra liquidez disminuye materialmente, es posible que no podamos pagar oportunamente nuestros arrendamientos y deudas o cumplir con ciertos convenios operativos y financieros bajo nuestros financiamientos, acuerdos o con otras disposiciones materiales de nuestras obligaciones contractuales y pueden impactar negativamente nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Sigue siendo difícil predecir razonablemente el alcance total del impacto continuo de alguna amenaza a la salud pública en los resultados operativos y financieros a largo plazo de la Compañía. El alcance del impacto dependerá de una serie de acontecimientos, muchos de los cuales podrían ser temporales o permanentes y están fuera del control de la Compañía, como la recuperación de la pandemia, la volatilidad de los precios del combustible de aviación, el comportamiento de los clientes y los cambios de preferencia.

No podemos garantizar que no habrá restricciones adicionales para viajar, requerimientos adicionales o cierre de fronteras en los países en los cuales operamos, lo que podría resultar en una reducción tanto en la demanda de pasajeros como en los ingresos y capacidad. Adicionalmente, si los gobiernos en los mercados que operamos imponen cierres totales o parciales en todas o en algunas de las respectivas jurisdicciones, o un cierre en los aeropuertos como respuesta ante

cualquier otra amenaza de salud pública, podría resultar en nuestra incapacidad de operar vuelos, lo cual podría tener un efecto negativo en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Riesgos relacionados con nuestro negocio

Existe la posibilidad de que no seamos capaces de implementar nuestra estrategia de crecimiento.

La implementación efectiva de nuestra estrategia de crecimiento es fundamental para que nuestro negocio logre economías de escala y para mantener o aumentar nuestra rentabilidad. Nuestra estrategia de crecimiento incluye:

- incrementar nuestros vuelos en los mercados que actualmente operamos;
- expandir el número de mercados a los que servimos, enfocándonos en nuevos mercados donde esperamos que nuestra estructura de ultra bajo costo pueda tener éxito; y
- adquirir o arrendar aeronaves, motores o repuestos adicionales de otros propietarios, operadores o arrendadores en condiciones aceptables.

Enfrentamos numerosos desafíos en la implementación de nuestra estrategia de crecimiento, incluida nuestra capacidad para:

- mantener la rentabilidad;
- acceder a los aeropuertos ubicados en nuestros mercados geográficos específicos en los que podemos operar las rutas de una manera consistente con nuestra estrategia de costos;
- desarrollo e inversión continuos en infraestructura aeroportuaria;
- mantener nuestro alto nivel de servicio sin importar el número de distintas compañías de aeropuertos o de servicios de transporte terrestre que utilicemos en el curso de nuestros negocios;
- mantener arreglos económicos satisfactorios (incluyendo prestaciones) con nuestros directivos y nuestro sindicato;
- contar con puertas de acceso suficientes, *slots* y otros servicios en los aeropuertos en los que actualmente prestamos servicios o intentamos prestar;
- obtener la autorización de nuevas rutas;
- tener una respuesta adecuada y manejar las epidemias o pandemias;
- cumplir con las regulaciones ambientales;
- renovar o mantener nuestras Concesiones, permisos y autorizaciones;
- ganar acceso a rutas internacionales;
- contratar, capacitar y retener pilotos, sobrecargos, técnicos de mantenimiento, personal de tierra y otro personal capacitado;
- obtener financiamiento para adquirir nuevas aeronaves y para nuestras operaciones; y,
- superar, recuperar y gestionar la capacidad de nuestra flota cuando esté limitada por eventos externos como: interrupciones en la cadena de suministro, retiradas del mercado, inspecciones, etc.

Nuestro crecimiento depende de nuestra capacidad para mantener un funcionamiento seguro. La falta de capacidad para contratar y retener personal calificado, mantener acuerdos razonables con nuestro sindicato, asegurar el equipo, las instalaciones y los servicios aeroportuarios necesarios de una manera rentable, operar eficientemente nuestro negocio u obtener o mantener las aprobaciones regulatorias necesarias puede afectar adversamente nuestra capacidad para alcanzar nuestra estrategia de crecimiento, lo cual podría afectar nuestro negocio. Así mismo, la expansión a nuevos mercados internacionales puede tener otros riesgos debido a factores específicos en esos mercados. Es posible que no podamos prever todos los riesgos asociados con la entrada a ciertos nuevos mercados internacionales o responder de manera adecuada a dichos riesgos y, como resultado, nuestra estrategia de crecimiento y nuestro negocio podrían verse afectados.

Adicionalmente, nuestros competidores podrían reducir sus tarifas y/u ofrecer promociones especiales después de nuestra entrada a un nuevo mercado. Como resultado, no podemos garantizar que vamos a ser capaces de ampliar de manera rentable nuestros mercados existentes o entrar a nuevos mercados.

Nuestro objetivo son los mercados en crecimiento que se encuentran en México, los EUA y Latinoamérica, incluidos los países con economías menos desarrolladas que pueden ser vulnerables a condiciones económicas y políticas más inestables, como las fluctuaciones significativas en el PIB, las tasas de interés y de tipos de cambio de divisas, levantamientos civiles, inestabilidad del gobierno, nacionalización y expropiación de bienes privados y la imposición de impuestos u otras obligaciones por los gobiernos. La realización de cualquiera de estos eventos en los mercados que nosotros operamos puede afectar adversamente nuestra capacidad para implementar nuestra estrategia de crecimiento.

La expansión de nuestros mercados y servicios también puede perjudicar nuestros recursos existentes de administración, así como nuestros sistemas de información operativa, financiera y administrativa, hasta el punto en que ya no lleguen a ser suficientes para respaldar nuestras operaciones, lo que nos obligaría a realizar inversiones significativas en estas áreas. Para afrontar el crecimiento futuro, actualmente prevemos que vamos a necesitar desarrollar más controles financieros, operativos y administrativos, sistemas de reporteo y procedimientos. Sin embargo, no podemos asegurar que vamos a ser capaces de implementar o desarrollar estos controles, sistemas o procedimientos en forma oportuna, lo cual podría afectar a nuestro negocio.

Nuestra estructura de ultra bajo costo es una de nuestras principales ventajas competitivas y diversos factores pueden afectar nuestra capacidad para controlar nuestros costos.

Nuestra estructura de ultra bajo costo es una de nuestras principales ventajas competitivas, pero tenemos un control limitado sobre muchos de nuestros costos. Por ejemplo, tenemos control limitado sobre el precio y la disponibilidad de combustible, seguros de aviación, aeropuertos y los impuestos relacionados con la infraestructura, el costo para satisfacer los requisitos reglamentarios y nuestro costo para acceder a capital o financiamiento. No podemos garantizar que seremos capaces de mantener una ventaja de costos frente a nuestros competidores. Si nuestra estructura de costos aumenta y dejamos de ser capaces de mantener una ventaja de costos frente a nuestros competidores esto podría tener un efecto material adverso significativo en nuestro negocio, resultados de operaciones, situación financiera y prospectos.

Nuestra estrategia de cobertura de combustible podría no reducir nuestros costos de combustible.

Nuestra política de cobertura de combustible nos permite celebrar instrumentos derivados para prevenir los cambios en los precios del combustible, cuando tenemos excedentes de efectivo disponibles para soportar los costos de dicha cobertura. Al 31 de diciembre de 2025, contábamos con posición de cobertura para nuestros requerimientos de combustible pronosticados para el segundo trimestre de 2026.

Nuestro programa de cobertura puede no tener éxito en la mitigación de los costos más altos de combustible y cualquier protección de precios brindada puede ser limitada debido a la elección de los instrumentos de cobertura y las condiciones del mercado, incluido el desglose de correlación entre el instrumento de cobertura y el precio de mercado del combustible para aeronaves y el incumplimiento de las contrapartes de cobertura. En la medida en que decidamos utilizar contratos de cobertura que tengan el potencial de crear una obligación de pago en la liquidación si los precios del combustible bajan significativamente, dichos contratos de cobertura pueden limitar la capacidad nuestra capacidad para beneficiarnos plenamente de los precios más bajos del combustible en el futuro. Si los precios del combustible bajan significativamente de los niveles existentes en el momento en que celebramos un contrato de cobertura, es posible que se requiera que otorguemos garantías (margen) más allá de ciertos umbrales. No podemos asegurar que nuestros acuerdos de cobertura, si los hubiere, proporcionen un nivel particular de protección contra aumentos en los precios del combustible o que sus contrapartes puedan desempeñarse bajo nuestros acuerdos de cobertura.

Asimismo, nuestra capacidad de reacción ante el costo del combustible es limitada a partir de que establecimos el precio de los boletos antes de incurrir en costos de combustible. Nuestra capacidad de enfrentar los incrementos significativos en los costos de combustible a través de aumentos en las tarifas también se encuentra limitada a nuestro modelo de negocios de ultra-bajo-costo. Además, el deterioro de nuestra situación financiera podría afectar negativamente nuestra capacidad para celebrar contratos de cobertura en el futuro. Como resultado, no podemos garantizar que vamos a ser capaces de asegurar nuevos contratos o transacciones de derivados de combustible en términos que sean comercialmente aceptables para nosotros o en absoluto.

Tenemos una cantidad significativa de obligaciones fijas que podrían perjudicar nuestra liquidez, afectando a nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

El negocio de las aerolíneas requiere altos niveles de capital y, como resultado, muchas aerolíneas están altamente financiadas. La mayoría de nuestras aeronaves y motores de repuesto son arrendados y pagamos a los arrendadores una cantidad por renta y depósitos de mantenimiento de EUA $631.0 millones y EUA $5.0 millones, respectivamente, en 2025. Tenemos obligaciones futuras por arrendamientos por un total de EUA $3.2 mil millones durante los próximos 12 años. Asimismo, tenemos obligaciones significativas con respecto a aeronaves y motores que hemos ordenado a Airbus e IAE, respectivamente, para que sean entregados en los próximos seis años. Nuestra capacidad para pagar los costos fijos relacionados con nuestras obligaciones contractuales dependerá de nuestro desempeño operativo y flujo de efectivo, lo que, a su vez, depende de, entre otras cosas, el éxito de nuestra estrategia de negocio actual, los precios del combustible, de futuras caídas o mejoras en la economía mexicana y estadounidense, si hay financiamiento disponible en términos razonables, así como de condiciones generales económicas y políticas y otros factores que se encuentran, en cierta medida, fuera de nuestro control. El importe de nuestras obligaciones fijas relacionadas con nuestras aeronaves podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación y podría:

- requerir una parte sustancial del flujo de efectivo de nuestras operaciones para efectuar pagos bajo los contratos de arrendamiento y para realizar los depósitos de mantenimiento, reduciendo así la disponibilidad de nuestro flujo de efectivo para financiar capital de trabajo, gastos de capital y otros fines corporativos en general;

- limitar nuestra capacidad para realizar pagos de depósitos necesarios a Airbus antes de la entrega de las aeronaves;

- limitar nuestra capacidad para obtener financiamiento adicional para apoyar nuestros planes de expansión y para capital de trabajo y otros fines en términos aceptables o de cualquier otra forma;

- dificultar el pago de otras obligaciones una vez que sean pagaderas durante condiciones adversas económicas y de mercado, ya que cualquier reducción en los ingresos respectivos podría causar una insuficiencia en los flujos de efectivo de operaciones para realizar nuestros pagos programados;

- reducir nuestra flexibilidad en la planeación ante, o reacción ante, cambios en nuestro negocio y la industria aérea y, en consecuencia, ubicarnos en desventaja competitiva frente a nuestros competidores con menos obligaciones de pago fijas; y

- ocasionarnos perder acceso a una o más aeronaves y perder nuestros depósitos de renta y compra si no somos capaces de hacer los pagos correspondientes al arrendamiento de las aeronaves o los pagos de compra y los arrendadores podrían ejercer los recursos establecidos en nuestros contratos de arrendamiento, incluyendo la ejecución de provisiones por incumplimiento cruzado contenidas en algunos de nuestros contratos de arrendamiento.

La falta de pago conforme a nuestros contratos de arrendamiento y otras obligaciones de costo fijo o un incumplimiento de nuestras obligaciones contractuales podría resultar en una serie de consecuencias adversas, incluyendo el ejercicio de acciones legales por parte de nuestros acreedores y arrendadores. En tal situación, es poco probable que seamos capaces de cumplir con nuestras obligaciones, realizar los pagos de las rentas bajo los arrendamientos o de cualquier otra manera cubrir nuestros costos fijos, lo que tendría un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

La falta de capacidad para obtener financiamiento para aeronaves adicionales podría perjudicar nuestra estrategia de crecimiento.

Actualmente financiamos nuestras aeronaves a través de arrendamientos en vía de regreso (sale and leaseback) con contratos de arrendamiento operativo y financiero.. En el futuro, podemos elegir ser propietarios de una parte de nuestra flota, así como continuar el arrendamiento de aeronaves a través de contratos de arrendamiento operativos a largo plazo.

Existe la posibilidad de que no seamos capaces de celebrar contratos de arrendamientos o contratos de crédito, o no celebrarlos en condiciones favorables. En la medida en que no podamos obtener dicho financiamiento en términos aceptables, nos veríamos obligados a modificar nuestros planes de adquisición de aeronaves o a incurrir en costos de financiamiento más altos de los previstos, lo que tendría un impacto adverso en la ejecución de nuestra estrategia de crecimiento y de negocios.

Adicionalmente, tras la adopción del Convenio de Ciudad del Cabo, un tratado internacional destinado a estandarizar transacciones de bienes muebles tales como aeronaves y motores de aeronaves, México seleccionó la Alternativa B de insolvencia, que da más discreción a los deudores y a los tribunales locales para determinar si y cuando deben subsanarse los incumplimientos, o la aeronave debe ser devuelta a su propietario o acreedor. La selección de México de esta disposición de insolvencia puede limitar nuestro acceso o aumentar nuestros costos de financiamiento en caso de que elijamos ser dueños de una parte de nuestra flota. La incertidumbre con respecto a los derechos de los acreedores en un procedimiento de quiebra mexicano y los factores discutidos anteriormente pueden inhibir nuestra capacidad para arrendar o adquirir nuevas aeronaves en términos atractivos o en absoluto, lo que puede tener un impacto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones. Además, si no podemos obtener el financiamiento necesario para adquirir una aeronave para el que hemos celebrado un contrato de compra vinculante y no cancelamos el pedido o retrasamos la entrega de la aeronave, estaríamos en incumplimiento bajo el contrato de compraventa. La posible responsabilidad por daños en el caso de tal incumplimiento podría tener un impacto adverso significativo en nuestra situación financiera y en los resultados de operaciones.

Nuestras líneas de crédito o créditos simples limitados nos hacen altamente dependientes de nuestros flujos de efectivo operativos.

Contamos con líneas de crédito y créditos simples limitados, las cuales se basan principalmente en los flujos de efectivo de operación para proporcionar capital de trabajo. A menos que aseguremos líneas de crédito, créditos simples o financiamientos de capital adicionales, dependeremos de nuestros flujos operativos de capital para financiar nuestras operaciones y realizar los pagos programados de deuda y otras obligaciones fijas. Si no somos capaces de generar suficientes fondos de nuestras operaciones para cumplir con nuestros requerimientos de efectivo o no podemos obtener líneas de crédito, créditos simples o financiamientos de capital adicionales, podríamos incumplir con el pago de deuda y otras obligaciones fijas. Nuestra falta de capacidad para cumplir con nuestras obligaciones cuando éstas sean pagaderas podría afectar materialmente nuestra capacidad de crecimiento y perjudicar a nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Dependemos de forma importante de los aeropuertos de la Ciudad de México, Tijuana, Guadalajara, y Cancún para una gran parte de nuestro negocio.

Nuestro negocio depende en gran medida de nuestras rutas desde y hacia los aeropuertos de la Ciudad de México, Tijuana, Guadalajara y Cancún]. Las rutas a través de estas ciudades conforman otra gran parte del total de nuestras rutas. El aeropuerto internacional de la Ciudad de México ha sido declarado saturado desde 2014, el 31 de agosto de 2023, la AFAC emitió una resolución por el cual reduce aún más el número de operaciones en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a un máximo de 43 operaciones por hora. En respuesta a esta reducción, la cual entró en vigor el 8 de enero de 2024, redujimos capacidad en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, inicialmente redistribuyendo cuatro líneas de aeronaves a otros aeropuertos nacionales, con un total de seis líneas de aeronaves redistribuidas al final del 2024. En mayo de 2025, la AFAC autorizó un incremento limitado en el número máximo de operaciones en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, pasando de 43 a 44 vuelos por hora. No podemos garantizar que en el futuro podremos obtener slots adiciones en la Ciudad de México.

Adicionalmente, no podemos asegurar que no habrá cambios, riesgos y costos relacionados con la operación del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México; incluyendo tener que operar más de un aeropuerto en la región metropolitana de la Ciudad de México debido a la inauguración del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles el 21 de marzo de 2022, lo cual podría tener un impacto en nuestro negocio, nuestros resultados operativos y situación financiera. Un incremento significativo en la competencia, redundancia en la demanda de transporte aéreo, o interrupción en el servicio o en la provisión de

combustible en dichos aeropuertos podría tener un impacto significativo adverso en nuestro negocio, resultados operativos y situación financiera. Las condiciones que afecten los servicios en los aeropuertos o en nuestros *slots* en estas ciudades, tales como cambios adversos en las condiciones económicas o políticas locales, la percepción pública negativa hacia estos destinos, condiciones climatológicas desfavorables, crimen violento o actividades relacionadas con las drogas, podrían tener un impacto significativo adverso en nuestro negocio, resultados operativos y situación financiera.

Nuestros costos de mantenimiento aumentarán entre más antigua sea nuestra flota.

Al 31 de diciembre de 2025, la edad promedio de nuestras 155 aeronaves en servicio era de 6.6 años. Nuestras aeronaves relativamente nuevas requieren menor mantenimiento ahora del que requerirán en el futuro. Nuestra flota requerirá mayor mantenimiento a medida que pasen los años y nuestros gastos de mantenimiento y reparación de cada una de nuestras aeronaves ocurrirá aproximadamente en los mismos intervalos de tiempo. Adicionalmente, los términos de algunos de nuestros contratos de arrendamiento nos obligan a pagar una renta complementaria, también conocida como reserva de mantenimiento, la cual se debe de pagar al arrendador antes de la ejecución de trabajos importantes de mantenimiento, lo que resulta en el registro de depósitos de mantenimiento de aeronaves importantes, lo cual se refleja en nuestro estado de posición financiera. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2025, celebramos una serie de transacciones diseñadas para proporcionarnos cartas de crédito destinadas a financiar los depósitos de mantenimiento de aeronaves. Los depósitos en cartas de crédito aumentaron de EUA $216.5 millones en 2024 y EUA $250.8 millones en 2025. Esperamos que los gastos de mantenimiento programado y no programado de las aeronaves aumenten como porcentaje de nuestros ingresos en los próximos años. Cualquier aumento significativo en los gastos de mantenimiento y reparación tendría un efecto material adverso en nuestros márgenes y nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Nuestro negocio se podría ver afectado por un cambio en la disponibilidad o costo en la infraestructura del transporte aéreo y en las instalaciones aeroportuarias.

La falta de infraestructura adecuada para el transporte aéreo podría tener un impacto adverso directo en nuestras operaciones de negocio, incluyendo nuestros planes futuros de expansión. La disponibilidad y costo de espacios en las terminales, *slots* y pernoctas de aeronaves son críticos en nuestras operaciones. Instalaciones terrestres y de mantenimiento adicionales, incluyendo salas, hangares, y equipo de asistencia en tierra serán requeridos para operar aeronaves adicionales de acuerdo con nuestros planes de expansión y podrían no encontrarse disponibles de forma puntual o económica en ciertos aeropuertos. Nuestra falta de capacidad para arrendar, adquirir o acceder a instalaciones en los aeropuertos en términos razonables, en tiempos preferenciales o con base en servicios adecuados, para apoyar nuestra operación y crecimiento, podría tener un efecto adverso significativo en nuestras operaciones.

Adicionalmente, a medida que los aeropuertos antiguos se modernizan, o bien, a medida que se construyen nuevos aeropuertos, podrían incrementarse los costos del uso de la estructura aeroportuaria e instalaciones, tales como los costos relacionados con el aterrizaje de las aeronaves. Dichos aumentos podrían afectar adversamente nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera. Nuestra capacidad de trasladar dichos aumentos a nuestros pasajeros se encuentra limitada por ciertos factores, incluyendo condiciones económicas y competitivas.

Nos encontramos expuestos a incrementos en tarifas de aterrizaje y restricciones aeroportuarias, así como a otros cargos aeroportuarios y no podemos asegurar acceso a instalaciones adecuadas ni a contar con los derechos adecuados para el aterrizaje de nuestras aeronaves para lograr nuestros planes de expansión.

Debemos pagar tarifas a los operadores aeroportuarios por el uso de las instalaciones. Cualquier aumento sustancial en cargos de aeropuerto podría tener un impacto significativo adverso en nuestros resultados de operaciones y situación financiera. Los impuestos a los pasajeros y los cargos en aeropuertos también han incrementado en los últimos años, en algunas ocasiones de manera sustancial. No podemos asegurar que los aeropuertos que utilizamos no vayan a imponer, o a incrementar, los impuestos a los pasajeros, así como otros cargos aeroportuarios en el futuro, y cualquiera de esos aumentos podría tener un efecto adverso en nuestros resultados de operaciones y situación financiera.

Ciertos aeropuertos que atendemos (o que pretendemos atender en un futuro) se encuentran sujetos a límites en capacidad e imponen restricciones en los *slots* durante ciertos periodos del día. Como resultado, no podemos asegurar que seamos capaces de obtener un número suficiente de *slots*, salas y acceso a otras instalaciones en los aeropuertos para extender y mantener nuestros servicios. Así mismo, es posible que aeropuertos que actualmente no tienen límites de capacidad se conviertan en aeropuertos con límites de capacidad en un futuro. Adicionalmente, las aerolíneas deben usar sus *slots* en términos regulares y puntuales, pues en caso contrario, se corre el riesgo de que dichos *slots* se asignen a otras aerolíneas. Cuando no haya *slots* disponibles o su disponibilidad se encuentre restringida de cierta forma, probablemente tendríamos que modificar nuestros horarios, cambiar rutas o reducir el uso de aeronaves, cualquiera de los cuales podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Adicionalmente, algunos de los aeropuertos a los que atendemos imponen diversas restricciones, incluyendo límites a los niveles de ruido de la aeronave, límites al número de salidas promedio diarias, restricciones de salida para el uso de la pista. No podemos asegurar que los aeropuertos que actualmente no imponen restricciones no lo hagan en un futuro o que, en caso de que impongan ciertas restricciones no sean más onerosos. Dichas restricciones podrían limitar nuestra capacidad para continuar prestando o incrementar el servicio en dichos aeropuertos.

Un número limitado de proveedores de servicios aeroportuarios esenciales podría dar lugar a interrupciones en el servicio, costos más elevados y una menor flexibilidad operativa, lo cual podría afectar negativamente nuestras operaciones y la satisfacción de los pasajeros.

En algunos casos específicos, las operaciones aeroportuarias han enfrentado desafíos debido al número limitado de proveedores que prestan servicios esenciales. Esta limitación afecta diversas áreas críticas, incluyendo la disponibilidad de sillas de ruedas, los servicios de rampa y la recolección de basura. Al contar con menos proveedores, existe para nosotros un mayor riesgo de interrupciones en el servicio, costos más elevados y una menor flexibilidad para satisfacer las necesidades de los pasajeros. Estas restricciones pueden impactar la eficiencia general de la aerolínea y la satisfacción del pasajero, particularmente durante periodos de alta demanda o estrés operativo, y podrían afectar negativamente nuestras operaciones y la satisfacción de los pasajeros.

Nuestra reputación y negocio podrían verse afectados adversamente en caso de una emergencia, accidente o algún incidente similar en el que alguna de nuestras aeronaves estuviere involucrada.

Estamos expuestos a pérdidas potenciales significativas y a efectos materiales adversos en nuestro negocio en caso de que cualquiera de nuestras aeronaves sea objeto de alguna emergencia, accidente, incidente terrorista u otro incidente similar, así como a costos significativos relacionados con reclamos de pasajeros, reparaciones o sustitución de aeronaves dañadas y la pérdida temporal o permanente del servicio. No podemos asegurar que no nos vayan a afectar cualquiera de dichos eventos o que el monto de nuestra cobertura de seguro será la adecuada en caso de que dichas circunstancias ocurran y cualquiera de dichos eventos podría ocasionar un incremento sustancial en nuestras primas de seguros. Ver “Aumentos en los costos de seguros y/o reducciones significativas en la cobertura podría afectar nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera”. Adicionalmente, cualquier emergencia futura de aeronaves, accidentes o incidentes similares aun cuando estén cubiertos completamente por el seguro, podría crear la percepción pública de que nuestra aerolínea o el equipo que volamos es menos seguro o confiable que otras alternativas de transporte, lo cual podría tener un impacto adverso en nuestra reputación y podría tener un efecto significativamente adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Estamos expuestos a ciertos riesgos en contra de los cuales no tenemos seguro.

De conformidad con las prácticas de la industria, no aseguramos algunos riesgos de negocio incluyendo interrupciones en el negocio, pérdida de utilidad, responsabilidad ambiental/contaminación y pérdidas de negocio por fallas mecánicas. En la medida en que los riesgos no asegurados ocurran, podríamos vernos afectados significativa y adversamente. De igual manera, no podemos asegurar que nuestra cobertura de seguros abarque pérdidas actuales en las que hemos incurrido. En la medida en que las pérdidas actuales en las que hemos incurrido excedan el monto asegurado,

podríamos enfrentar pérdidas sustanciales, lo que podría tener un efecto significativo adverso en nuestra situación financiera y resultados de operaciones.

Un incumplimiento en las obligaciones estipuladas en nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves o de motores, o la actualización de un evento de incumplimiento contemplado en los mismos, podría tener un impacto negativo en nosotros, en nuestra situación financiera y resultados de operaciones.

Hemos celebrado contratos de arrendamiento operativos de aeronaves y motores, operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso (*sale and leaseback*) y arrendamientos financieros de motores, con varios arrendadores. Estos contratos contienen ciertos eventos de incumplimiento y nos obligan a cumplir con ciertas obligaciones, incluidas obligaciones derivadas de un cambio de control, durante la vigencia de cada contrato. Generalmente, los contratos de arrendamiento contemplan eventos de incumplimiento, si:

- no obtenemos o mantenemos las pólizas de seguro requeridas,
- incumplimos con cualquier obligación o declaración y no subsanamos el incumplimiento dentro del periodo de tiempo acordado,
- el control o la posesión de la aeronave o de los motores se encuentran gravados,
- interrumpimos (temporalmente o de alguna otra manera) el negocio o vendemos o de algún otro modo disponemos de todos o sustancialmente todos de nuestros activos,
- no contamos con las licencias, certificados o permisos requeridos para el manejo de nuestro negocio como una compañía aérea certificada,
- Volaris Opco experimenta un cambio de control, o
- incumplimos con el pago de cargos aeroportuarios o de navegación o con cualquier otra tarifa de aterrizaje con respecto a aeronaves operadas por nosotros, las cuales, en caso de falta de pago, den lugar a cualquier gravamen, derecho de retención, derecho de venta o cualquier otro interés en relación con la aeronave o partes de la misma;
- en caso de ciertos eventos de insolvencia;
- ocurre un cambio adverso material en nuestra situación financiera que, en opinión razonable del arrendador, afectaría de manera material y adversa nuestra capacidad para cumplir con nuestras obligaciones bajo los contratos de arrendamiento y documentos relacionados; y,
- si no cumplimos con la normatividad en materia de sanciones y leyes de control de exportaciones.

La falta de cumplimiento con las obligaciones respectivas podría resultar en un incumplimiento de acuerdo con el contrato respectivo y tener como consecuencia la devolución de la aeronave o motor de que se trate. Algunos de estos contratos también contienen cláusulas de incumplimiento cruzado, en virtud de las cuales el incumplimiento de algún contrato también puede ocasionar el incumplimiento de otros contratos de arrendamiento. De esta manera, el incumplimiento de las obligaciones previstas en nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves y motores o la actualización de un evento de incumplimiento, podría tener un impacto negativo en nosotros, en nuestra situación financiera y resultados de operaciones.

Mantenemos un alto porcentaje de utilización diaria de la aeronave para implementar nuestra estructura de ultra bajo costo, lo que nos hace especialmente vulnerables a retrasos en vuelos y cancelaciones o indisponibilidad de aeronaves.

Uno de nuestros elementos clave en nuestra estrategia de negocio es mantener un alto porcentaje de utilización de la aeronave. Nuestra utilización diaria promedio por aeronave fue de 13.37 horas bloque en 2023, 13.03 horas bloque en 2024 y 12.76 horas bloque en 2025. La utilización de la aeronave es el promedio de tiempo por día que pasa nuestra aeronave transportando pasajeros. Nuestros ingresos por aeronave pueden incrementarse por una alta utilización diaria de la aeronave, lo que logramos en parte, con la reducción de tiempos en aeropuertos de manera tal que podamos volar más horas en promedio en un día. La utilización de aeronaves es reducida por retrasos y cancelaciones debido a diversos factores, muchos de los cuales se encuentran fuera de nuestro control, incluyendo la congestión de tráfico aéreo en aeropuertos u otros problemas de control de tráfico aéreo, condiciones climatológicas adversas, aumentos en las medidas de seguridad o violaciones a la seguridad, conflictos internacionales o nacionales, actividad terrorista, problemas de salud, cambios en la cadena de suministro, en las condiciones de demanda, temas de calidad de nuestros proveedores limitados o algún otro

cambio en las condiciones de negocio. Adicionalmente, retirar aeronaves de la prestación del servicio por mantenimientos programados y no programados, lo cual incrementará a medida del tiempo, podría reducir significativamente la utilización promedio de nuestra flota. La alta utilización de la aeronave aumenta el riesgo de que una aeronave incumpla con los horarios programados durante el día, lo que podría ocasionar retraso constante durante el resto del mismo día y potencialmente dentro del siguiente día, lo cual podría resultar en una ruptura en el desempeño operativo provocando la insatisfacción del pasajero derivada del retraso o cancelación de vuelos y pérdida de conexiones. Debido al tamaño relativamente pequeño de nuestra flota y a la alta tasa de utilización diaria de las aeronaves, la falta de disponibilidad de una o más aeronaves y la resultante reducción en la capacidad, o debido a nuestro incumplimiento para operar dentro de los horarios programados, podría tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

El crecimiento de nuestras operaciones a los EUA depende de la continua evaluación favorable de seguridad en México y en los países de Centro y Sudamérica en los que operamos.

La FAA periódicamente audita a las autoridades reguladoras de la aviación de otros países y emite calificaciones IASA para cada país, basado en el cumplimiento por parte del país de las normas de la OACI para la supervisión de la seguridad de la aviación civil. Según el sistema de clasificación de la IASA, la Categoría 1 significa que la FAA ha determinado que el país cumple las normas de la OACI, y la Categoría 2 significa que la FAA ha determinado que el país no cumple dichas normas. Cuando un país se clasifica en la Categoría 2, sus aerolíneas no pueden añadir nuevos servicios o rutas a EUA ni participar en acuerdos de código compartido que impliquen la exhibición de códigos designadores de aerolíneas estadounidenses. Como resultado de su investigación, a cada país se le otorga una calificación IASA. En febrero de 2021, la calificación IASA de Costa Rica ascendió de la Categoría 2 a la Categoría 1, 21 meses después de haber descendido debido a supuestas deficiencias en las normas de seguridad aérea en Costa Rica. En mayo de 2021, la calificación IASA de México descendió de Categoría 1 a Categoría 2, y recuperó la Categoría 1 en septiembre de 2023. Durante el periodo de la degradación, estuvimos impedidos para adicionar nuevas aeronaves, nuevos servicios o rutas a los EUA o expandir nuestra flota autorizada para prestar servicios en los EUA. No podemos asegurar que los gobiernos de México, Costa Rica y El Salvador, y la AFAC, la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica y la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador en particular o las autoridades aeronáuticas de los países en Centroamérica y en Sudamérica en los que operamos, seguirán cumpliendo estándares de la OACI. Si la calificación IASA de México, Costa Rica o de los países de Centroamérica y Sudamérica en los que operamos descendiera en el futuro, podrían restringir nuestra capacidad para mantener o incrementar servicios en EUA (incluyendo, pero no limitado a la expansión del número de aeronaves que operamos de y hacia los EUA), lo que a su vez afectaría adversamente nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Dependemos en gran medida de la tecnología y los sistemas automatizados para operar nuestro negocio y cualquier falla significativa, interrupción que comprometa en estas tecnologías o sistemas, o por parte de sus operadores, podrían perjudicar materialmente nuestro negocio.

Dependemos en gran medida de la tecnología y los sistemas automatizados para operar nuestro negocio y lograr bajos costos de operación. Estas tecnologías y sistemas incluyen nuestro sistema computarizado de reservación de vuelos, sistemas de nombre de dominio, sistema de administración de ingresos, el sistema de operaciones de vuelo, la planeación de recursos empresariales, el sistema de administración y de contabilidad, sistemas de recursos humanos, telecomunicaciones, infraestructura de red, el sitio web, aplicaciones móviles y kioscos para la documentación. Para apoyar nuestras operaciones, por ejemplo, nuestro sitio web y el sistema de reservación deben ser capaces de manejar un gran volumen de pasajeros, mantener la información segura y ofrecer información sobre vuelos, entre otros. Sustancialmente, todos nuestros boletos son emitidos a los pasajeros como boletos electrónicos. Dependemos de nuestro sistema de reservaciones, el cual es mantenido y manejado por terceros, para de forma segura y confiable emitir, controlar y procesar dichos boletos electrónicos. Cualquier falla, interrupción, alteración o incidente de seguridad que materialmente afecte a estos sistemas, ya sea por cuestiones internas, las amenazas cibernéticas (como el *ransomware*) o las interrupciones de los proveedores de servicios de terceros que afecten adversamente nuestra capacidad para realizar negocios, lo que podría significar en una pérdida de ingresos material y daño reputacional. Si nuestro sistema de reservaciones falla o experimenta interrupciones o negación de servicio y, no somos capaces de reservar asientos por algún período significativo de tiempo, podríamos perder una cantidad material de los ingresos ya que los clientes podrían reservar sus asientos en aerolíneas competidoras. Hemos experimentado interrupciones de corta duración en el sistema de reservaciones en algunas ocasiones

y tenemos la expectativa de experimentar interrupciones similares en el futuro. Adicionalmente, si nuestro sistema de operaciones de vuelo fallara, nuestras operaciones podrían verse material y significativamente afectadas.

A medida que aumenta nuestra dependencia a proveedores de tecnología externos, existe un riesgo inherente de que el servicio, las interrupciones, fallas de software o vulnerabilidades de seguridad que afectan a estos proveedores podrían tener un impacto material en nuestras operaciones. Por ejemplo, los incidentes en toda la industria ya han ocurrido e involucrado las actualizaciones de software no deseadas, las configuraciones incorrectas o la ciberseguridad. Las infracciones en sistemas de terceros que provocaron interrupciones generalizadas del servicio. Mientras monitoreamos y trabajamos activamente con nuestros proveedores de tecnología para mejorar la resiliencia del sistema y la planificación de la continuidad del negocio, no podemos eliminar el riesgo en la cadena de suministro. En el caso de una interrupción prolongada del sistema o una falla operativa, nuestra capacidad para procesar reservaciones, gestionar las operaciones de vuelo o proporcionar servicio al cliente podría verse significativamente afectado, provocaría consecuencias operativas materiales y consecuencias financieras.

Dependemos en los servicios proporcionados por terceros para otros sistemas automatizados, así como en su asistencia técnica, licenciamiento de software, red de telecomunicaciones, mantenimiento del sistema, sistemas de back-office y actualizaciones de software. Además, mantenemos procesos diseñados para evaluar y gestionar los riesgos de ciberseguridad asociados con proveedores de servicios externos, lo que incluye evaluar la postura de seguridad de ciertos proveedores y supervisar su desempeño. Sin embargo, no controlamos las prácticas de ciberseguridad de nuestros proveedores externos, y cualquier falla por parte de estos para proteger adecuadamente sus sistemas y datos podría afectar negativamente nuestras operaciones y exponernos a riesgos de ciberseguridad. Si nuestros sistemas automatizados no funcionaran, o funcionaran parcialmente, o si los proveedores actuales fallan en proporcionar adecuadamente el apoyo técnico para cualquiera de nuestros sistemas clave, podríamos experimentar interrupciones y retrasos en el servicio, lo que podría perjudicar a nuestro negocio y ocasionar la pérdida de datos importantes, el aumento en nuestros gastos y reducción en nuestros ingresos. En caso de que uno o más de nuestros proveedores de tecnología incurran en quiebra, en el cese de operaciones o no cumplan con sus obligaciones contempladas en los contratos respectivos, los servicios de sustitución podrían no estar disponibles en forma oportuna o a precios competitivos y cualquier tiempo de transición a un nuevo sistema podría ser significativo. Además, debido a que dependemos de un número limitado de proveedores tecnológicos clave para ciertos sistemas críticos, incluidos nuestros sistemas de reserva y operativos, cualquier interrupción, degradación o terminación de los servicios prestados por estos proveedores podría interrumpir materialmente nuestras operaciones y afectar adversamente nuestro negocio, resultados de operación y condición financiera.

Asimismo, nuestros sistemas automatizados están sujetos a riesgos inherentes, incluyendo eventos fuera de nuestro control, incluyendo desastres naturales, actividades terroristas, vulnerabilidad de software/hardware, virus informáticos, amenazas o incidentes de ciberseguridad o fallas en las telecomunicaciones. Una falla sustancial o prolongada de nuestros sistemas críticos podría provocar retrasos operativos, interrupciones en el servicio o la imposibilidad de procesar reservaciones, lo que potencialmente ocasionaría que nuestros clientes busquen alternativas con aerolíneas competidoras. Además, se espera que los ataques de ciberseguridad se aceleren a medida que los actores de amenazas sean cada vez más sofisticados y utilicen técnicas y herramientas, como la inteligencia artificial, para eludir los controles, evadir la detección e incluso eliminar la evidencia forense. Hemos experimentado ciberataques e incidentes en el pasado y esperamos que tales ataques e incidentes continúen en diversos grados en el futuro. Hemos implementado medidas de seguridad, procedimientos de respaldo, planes de continuidad del negocio y planes de recuperación por desastres; sin embargo, no podemos asegurar que estas medidas sean suficientes para evitar interrupciones o para desviar ciberataques o filtraciones de datos. Todo lo anterior podría ocasionar un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Adicionalmente las disrupciones, modificaciones o accesos que afecten a estos sistemas, ya sea debido a amenazas externas, fallas de proveedores terceros de servicios o problemas técnicos internos: podrían comprometer la eficiencia operativa, provocar la pérdida de datos confidenciales y exponernos a riesgos regulatorios, financieros, operativos y reputacionales. Aunque continuamente evaluamos y mejoramos nuestra ciberseguridad y estrategias de continuidad del negocio, no podemos garantizar que dichas medidas prevengan o mitiguen las interrupciones del servicio o las operaciones no autorizadas acceso. Cualquiera de estos eventos podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Además, podemos enfrentar riesgos relacionados con el acceso automatizado no autorizado o la extracción de información de nuestro sitio web o aplicación móvil, incluso mediante el web scraping o tecnologías similares. Ciertos terceros pueden extraer información de vuelos, precios u otros datos de nuestras plataformas digitales y mostrar dicha información en sus propios sitios web o canales de distribución, lo que podría añadir cargos de intermediación, presentar información incompleta o inexacta, o mostrar dicha información de una manera que busque dirigir a los pasajeros hacia aerolíneas competidoras. Aunque buscamos monitorear y mitigar los usos no autorizados de nuestras plataformas digitales, tales actividades podrían resultar en confusión para el cliente, daño a la reputación, perjuicio a nuestros ingresos, aumento de los costos operativos o disputas legales.

Dependemos de terceros como proveedores de servicios para desempeñar funciones integrales de nuestras operaciones.

Hemos celebrado contratos con terceros como proveedores de servicios para que nos proporcionen el uso de determinadas instalaciones y la prestación de servicios necesarios para nuestras operaciones, incluyendo el contrato con Lufthansa Technik AG (“LHT”) para la proveeduría de ciertos servicios técnicos, así como el contrato con Aeromantenimiento S.A. (“Aeroman”), un proveedor de mantenimiento aprobado por la FAA, para mantenimiento pesado de fuselajes y motores, también hemos celebrado contratos con otros proveedores, incluyendo los concesionarios de los aeropuertos mexicanos en los que operamos, para que nos proporcionen servicios tales como servicios en tierra, servicios de comisariato, asistencia a los pasajeros, asistencia de ingeniería, abastecimiento de combustible e instalaciones aeroportuarias, así como servicios y apoyo administrativo. Es probable que celebremos contratos de servicios similares en los nuevos mercados a los que decidamos entrar y no podemos asegurar que seremos capaces de obtener los servicios necesarios a precios aceptables.

Aunque tratamos de monitorear el desempeño de los proveedores de servicios, su eficiencia, puntualidad y calidad en la ejecución de los servicios previstos en los contratos, se encuentran constantemente fuera de nuestro control y, cualquier incumplimiento por cualquiera de ellos en el desempeño de sus obligaciones podría tener un impacto adverso en nuestro negocio y operaciones. En el futuro inmediato, creemos que seremos dependientes de dichos acuerdos.

Adicionalmente, nuestros contratos con terceros se encuentran sujetos a terminación con previo aviso. La terminación o vencimiento de estos contratos o la falta de capacidad para renovar o negociar y celebrar nuevos contratos con otros proveedores en términos similares podrían perjudicar nuestro negocio. Nuestra dependencia en otras personas para proporcionar servicios esenciales en nuestra representación nos da un menor control sobre los costos y la eficiencia, puntualidad y calidad de los servicios contratados.

Nuestro procesamiento, almacenamiento, uso y divulgación de datos personales, Información Personal y cualquier incumplimiento real o percibido con las leyes de privacidad y ciberseguridad aplicables, podría dar lugar a responsabilidades materiales que impacten en nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera.

En el procesamiento de las transacciones de nuestros clientes y en la gestión de nuestro negocio, recibimos, procesamos, transmitimos y almacenamos un gran volumen de información que puede ser clasificada como: “datos personales”, “información personal”, “información de identificación personal” o términos similares en virtud de leyes de privacidad de datos personales aplicables (colectivamente, “Información Personal”). Dicha información personal incluye categorías de datos sensibles (como información de tarjetas de crédito) administrada por nuestro proveedor de sistema de reservas, con el propósito de mantenerse en cumplimiento con el *Payment Standard Industry Data Security.* Estos datos están sujetos a la legislación y, regulación, y otros requisitos destinados a proteger la privacidad de los datos personales Información Personal que se recopila, procesa y transmite. Además, nosotros o nuestros proveedores de servicios recopilamos, retenemos y procesamos de otra forma ciertas categorías de Información Personal que se consideran particularmente sensible y sujeto a una mayor protección y requisitos legales, como la información biométrica recibida de clientes.

Como resultado, debemos cumplir con un complejo conjunto de requisitos legales nacionales e internacionales que proliferan y evolucionan rápidamente en esta área, incluidos los sustantivos estándares de ciberseguridad, así como

requisitos y obligaciones de notificar a los reguladores y a las personas afectadas en caso de que se produzca un incidente de seguridad de los datos. El entorno regulatorio es cada vez más desafiante y puede presentar obligaciones y riesgos importantes para nuestro negocio, incluidas cargas de cumplimiento, costos y riesgos de aplicación significativamente mayores. Por ejemplo, la Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares, el Reglamento General de Protección de Datos de la Unión Europea (y la regulación equivalente del Reino Unido) y la Ley de Privacidad del Consumidor de California imponen requisitos de seguridad y privacidad de los datos, lo que nos impone costos significativos y conlleva sanciones potenciales y sustanciales multas y sanciones por incumplimiento. Otros países han promulgado (y podrían promulgar en el futuro) reglamentos similares y estados, incluyendo en Centro y Sudamérica. Además, muchos de nuestros socios comerciales, incluidas compañías de tarjetas de crédito han impuesto estándares de seguridad de datos que debemos cumplir. Mientras continuamos con nuestros esfuerzos para cumplir con estas regulaciones y estándares, su interpretación está evolucionando y es posible que se impongan reglas y estándares nuevos o revisados que podrían ser difíciles de cumplir para nosotros y aumentar nuestros costos; además, podríamos ser responsables ante reguladores, demandantes y/o socios comerciales por el incumplimiento o en caso de que se acceda y se utilice indebidamente cualquier información de tarjetas de pago u otra información protegida como resultado de la falta de medidas de seguridad suficientes.

Adicionalmente, en caso de un incidente de seguridad, podríamos ser responsables ante nuestros proveedores comerciales por pérdidas o sanciones resultantes de supuestas deficiencias en nuestras medidas de seguridad.

Más allá del cumplimiento normativo, nuestro negocio depende de la confianza del consumidor en la seguridad de nuestros sistemas, incluidos particularmente nuestro sitio de Internet, plataformas en línea a través de las cuales vendemos la mayoría de nuestros boletos, y nuestro manejo adecuado de la capacidad de gestionar y proteger adecuadamente la Información Personal. Cualquier incumplimiento de las leyes u obligaciones de privacidad aplicables, ya sea debido a los cambios regulatorios, las acciones de cumplimiento o los incidentes de ciberseguridad podrían generar importantes daños financieros, operativos y de daño reputacional. Nuestro negocio, resultados de operación y condición financiera podría verse afectada negativamente si no podemos cumplir con las obligaciones de privacidad existentes o si la legislación o las regulaciones son ampliadas para requerir cambios en nuestras prácticas comerciales o de otro modo obstaculizar nuestra capacidad de hacer crecer nuestro negocio. Además, se podrían iniciar investigaciones de naturaleza regulatoria y demandas en nuestra contra que impongan multas, sanciones o daños materiales significativos.

Dependemos de nuestros ingresos que provienen de servicios adicionales y complementarios para continuar como una compañía rentable, y podríamos no ser capaces de mantener o aumentar dichos ingresos.

Nuestra estrategia de negocio se basa principalmente en nuestra cartera de productos y servicios adicionales, para generar un mayor ingreso, del cual dependemos para mantenernos como una compañía rentable debido a nuestra estrategia ULCC de bajas tarifas. No podemos asegurar que los pasajeros pagarán por productos y servicios adicionales o que los pasajeros continuarán eligiendo pagar por los productos y servicios complementarios que actualmente ofrecemos. El no mantener nuestros ingresos que no provienen de la venta de boletos, podría tener un efecto adverso significativo en nuestros resultados de operaciones y situación financiera. Por otra parte, si no somos capaces de mantener y aumentar nuestros ingresos que no provienen de la venta de boletos, no seremos capaces de llevar a cabo nuestra estrategia para continuar disminuyendo las tarifas con la finalidad de estimular la demanda de viajes de transporte aéreo. Adicionalmente, nuestra estrategia para incrementar y desarrollar ingresos que no provengan de la venta de boletos mediante el cobro de servicios accesorios adicionales, pudiera ser percibida negativamente por nuestros clientes y afectar negativamente nuestro negocio.

Restricciones o aumentos en los impuestos aplicables a las tarifas u otros cargos en los productos y servicios complementarios pagados por los pasajeros podrían perjudicar nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Los demás ingresos por servicios adicionales más importantes incluyen ingresos generados de: i) servicios relacionados con el de transporte aéreo, ii) ingresos no relacionados con el servicio de transporte aéreo y iii) servicios de carga. Los servicios relacionados con el transporte aéreo incluyen, pero no se limitan a, exceso de equipaje, reservaciones a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada, cambios de itinerario, vuelos de fletamento y cargos de pasajeros que no se presentan. Los ingresos no relacionados con los servicios de

transportación aérea incluyen principalmente, entre otros, las comisiones cobradas a terceros por la venta de servicios. Adicionalmente, los servicios no relacionados directamente con la transportación aérea incluyen la venta de la membresía Club Volaris ("v.club") y la venta de espacios publicitarios a terceros. Restricciones o incrementos a los impuestos aplicables a las tarifas u otros cargos para productos o servicios adicionales pagados por los pasajeros de aerolíneas pudieran afectar nuestro negocio, resultados de operaciones y condición financiera.

El DOT ha implementado muchas normas que afectan a las compañías aéreas extranjeras. Por ejemplo, las normas del DOT exigen que cualquier anuncio de tarifas aéreas u otra oferta indique el precio total a pagar por el consumidor, incluidos los impuestos obligatorios, derechos y cargos impuestos por la compañía aérea. Las normas del DOT también exigen que se indique el costo de los productos y servicios opcionales, incluidos los cargos por equipaje. Además, las normas prohíben a las compañías aéreas aumentar el precio de los boletos después de la compra (salvo los aumentos derivados de cambios en los derechos o impuestos determinados por el gobierno, cuya posibilidad debe comunicarse al consumidor, y debe obtenerse su consentimiento al respecto, antes de la compra). El incumplimiento de estas y otras normas del DOT puede exponernos a multas u otras medidas coercitivas, incluida la exigencia de modificar nuestro sistema de reservas de pasajeros, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones y condición financiera.

Asimismo, el Congreso Estadounidense y las agencias federales administrativas de los EUA han comenzado a investigar las prácticas de desagregación de cargos por servicios opcionales. En caso de que nuevos impuestos se apliquen a ingresos que no provienen de la venta de boletos, o si otras leyes o reglamentos que se adopten no permiten la desagregación de servicios, o lo hacen más complicado u oneroso que las reglas, nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera podrían verse significativa y adversamente afectados. Ver "El cumplimiento con la regulación aplicable implica costos significativos y la regulación impuesta en el futuro en México, los EUA y Centro y Sudamérica podrían incrementar nuestros costos significativamente".

Los cambios en la forma en la que a nosotros o a terceras personas se les permite operar en los aeropuertos pudieran tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Nuestros resultados de operaciones pueden verse afectados por las medidas adoptadas por los concesionarios de los aeropuertos, por organismos gubernamentales u otras agencias o autoridades que tienen jurisdicción sobre nuestras operaciones en los aeropuertos, incluyendo, pero no limitado a:

- terminación de nuestros contratos de uso de aeropuerto, algunos de los cuales pueden ser terminados por la contraparte o por las autoridades aeroportuarias mediante aviso con un periodo corto de anticipación;
- regulaciones de viajes internacionales, como aduanas y migración;
- aumento en los impuestos;
- cambios en la ley que afecten los servicios que pueden ser ofrecidos por las aerolíneas en mercados específicos y aeropuertos en particular;
- huelgas y otros desórdenes similares que afecten los aeropuertos;
- restricciones en prácticas de competencia;
- adopción de leyes y reglamentos que afectan la calidad del servicio al cliente, incluidas normas de seguridad y la terminación de licencias o concesiones para operar aeropuertos; y
- adopción de medidas restrictivas sobre ruido y horarios a nivel local.

En general, cualquier cambio en las operaciones de los aeropuertos podría tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Contamos con proveedores limitados para nuestro combustible, aeronaves y motores.

Contamos con un número limitado de proveedores para combustible, aeronaves y motores. Para combustible doméstico, lo compramos a ASA, donde realizamos la mayoría de los suministros y GAFSACOMM. Para nuestros destinos internacionales, hemos celebrado contratos de suministro de combustible con proveedores tales como World Fuel Services,

AvFuel, Shell, BP Products North America, Chevron, Associated Energy Group, Puma Energy Group, Total Energies y Titan, conforme a los cuales dichos proveedores o sus afiliadas nos venden combustible en varios aeropuertos tal y como se especifica en los contratos. Los contratos con ASA y GAFSACOMM concluyen su vigencia el 31 de marzo de 2027 y el 10 de octubre de 2028, respectivamente y ambos podrían ser terminados mediante aviso con 30 días de anticipación. Si ASA, GAFSACOMM o nuestros otros proveedores de combustible ofrecen combustible a uno o varios de nuestros competidores a un precio más competitivo o en mejores términos, podría afectar significativamente nuestra capacidad de competir con otras aerolíneas y, por lo tanto, podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio. Si ASA, GAFSACOMM o nuestros otros proveedores terminen su contrato con nosotros, o no estén dispuestos a renovarlo a su terminación o fueran incapaces de cubrir nuestras necesidades de combustible, tendríamos que buscar fuentes alternativas de combustible. No podemos asegurar que podamos encontrar otros proveedores de combustible ni que encontremos uno que proporcione combustible con un costo eficiente como nuestros contratos actuales. La falta de renovación de los contratos o la falta de fuentes alternas de combustible afectaría material y adversamente nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera.

Uno de los elementos de nuestra estrategia de negocio es ahorrar en costos operando una flota de aeronaves que consiste únicamente en aeronaves Airbus A320 y A321, las cuales son aeronaves de fuselaje estrecho, con motores fabricados por IAE y P&W.

Actualmente, nuestra intención es seguir dependiendo exclusivamente de estos fabricantes de aeronaves y motores en el futuro próximo.

Adicionalmente, los desafíos de la cadena de suministro global, las estrictas medidas de bloqueo en China que retrasaron el mercado de carga, la invasión de Ucrania que resultó en sanciones internacionales que afectaron una parte de la cadena de suministro, el potencial conflicto en Medio Oriente, entre otros, han generado escasez de materiales y piezas para los fabricantes de aeronaves y motores y, como resultado, puede afectar nuestra capacidad para recibir aeronaves y motores según lo planeado. Nuestros planes de crecimiento y operaciones podrían verse afectados de manera significativa como resultado de los retrasos en entregas causados por escasez de recursos o de materiales.

En caso de que Airbus, IAE o P&W sean incapaces de cumplir con sus obligaciones contractuales o si no somos capaces de adquirir o arrendar aeronaves o motores o refacciones de otros propietarios, operadores o arrendadores en términos aceptables, tendríamos que buscar otros proveedores para un tipo similar de aeronaves, motores o refacciones. En caso de que tengamos que arrendar o comprar aeronaves de otro proveedor, perderíamos los importantes beneficios derivados de la composición actual de nuestra flota. También podríamos incurrir en costos sustanciales de transición, incluyendo costos relacionados con la recapacitación de nuestros empleados, sustitución de manuales y la adaptación de nuestras instalaciones y programas de mantenimiento. Nuestras operaciones podrían verse significativamente afectadas por el incumplimiento o la falta de capacidad por parte de los proveedores de aeronaves, motores y refacciones para proporcionar en forma oportuna refacciones suficientes o los servicios de asistencia relacionados.

Cualquier problema real o percibido con las aeronaves de la familia Airbus A320 o con los motores de IAE o P&W podría afectar adversamente nuestras operaciones.

Operamos una flota uniforme de aeronaves Airbus A320 y A321, que pertenecen a las aeronaves de la familia Airbus A320. Nuestras aeronaves utilizan exclusivamente motores IAE y P&W. Nuestra dependencia de las aeronaves Airbus A320 y A321 y los motores de IAE y P&W nos hace particularmente vulnerable a cualquier problema que pudiera estar relacionado con las aeronaves de la familia Airbus A320 o sus motores. Si cualquier tipo de defecto mecánico o de diseño descubierto, o si la tecnología de dichas aeronaves o motores se vuelve obsoleta, nuestras aeronaves podrían quedarse en tierra, hasta que dicho defecto o problema sea corregido, asumiendo que podría ser corregido del todo. Cualquier defecto o problema también puede dar lugar a que las autoridades de aviación en México y los EUA apliquen determinadas directrices de aeronavegabilidad, lo cual podría implicar un costo sustancial. Además, nuestras operaciones podrían verse significativamente afectadas si los pasajeros evitan volar con nosotros debido a una percepción adversa de las aeronaves de la familia Airbus A320 o motores de IAE y P&W, debido a preocupaciones de seguridad real o percibida u otros problemas. Desde 2017, los motores de P&W GTF han experimentado problemas técnicos y de producción a nivel mundial. Como resultado, varios de los operadores de las aeronaves A320neo, incluyéndonos, han reportado que esto ha causado que las

aeronaves no puedan ser operadas por largos periodos de tiempo. Este problema ha traído como consecuencia el retraso en la entrega de nuestras aeronaves A320 y A321neo. No podemos asegurar que dichos problemas serán resueltos por P&W.

Desde el tercer trimestre de 2023, estamos sujetos a la remoción de ciertos motores GTF de P&W para inspecciones preventivas aceleradas. En consecuencia, los motores GTF de P&W de la Compañía están siendo revisados para garantizar el cumplimiento de estos requisitos. Actualmente, la Compañía espera que la remoción de cada motor tome aproximadamente 365 días en completar la visita al taller y regresar a condiciones para operar, y espera que el número de aeronaves fuera de servicio incrementen durante 2026. Las remociones de motores, que incluyen, entre otras, una reducción en capacidad podría impactar negativamente nuestras operaciones y resultados financieros futuros.

Somos vulnerables a *ciberataques y otros incidentes cibernéticos que involucren a nuestros sistemas informáticos e información confidencial que podrían materialmente impactar en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.*

Dependemos de sistemas informáticos, hardware, software, infraestructura tecnológica y sitios y redes en línea para operaciones internas y externas que son críticas para nuestro negocio (colectivamente, “Sistemas de TI”). Poseemos y gestionamos algunos de estos sistemas informáticos, pero también dependemos de terceros proveedores de servicio para una serie de sistemas informáticos y productos y servicios relacionados. Como se mencionó antes, nosotros y algunos de nuestros proveedores externos recopilamos, mantenemos y procesamos datos sobre clientes, empleados, socios comerciales y otros, incluida la Información Personal, así como información de propiedad exclusiva de nuestra empresa, como secretos comerciales (conjuntamente, “Información Confidencial”). Los ciberataques u otros incidentes cibernéticos que afecten nuestros Sistemas de TI o aquellos que involucren a nuestros terceros proveedores de servicios podrían ocasionar disrupciones operacionales, accesos no autorizados a Información Confidencial, pérdidas financieras, daño reputacional, que podrían ocasionar fallas en los equipos, interrupciones a nuestras operaciones o amenazar de cualquier otro modo la confidencialidad, integridad y disponibilidad de nuestros Sistemas Informáticos e Información Confidencial.

La propagación continua, sofisticación y la destructividad de los ciberataques que afectan a infraestructuras críticas, en particular a medida que aumentan el trabajo a distancia y la automatización, puede afectar a nuestra capacidad para operar nuestras redes y, como resultado de tales acontecimientos, incluso durante un período de tiempo limitado, puede dar lugar a gastos significativos o a la pérdida de la posición de mercado en favor de otras compañías aéreas. La creciente dependencia del trabajo remoto, la automatización y la inteligencia artificial introduce además nuevos riesgos de ciberseguridad, algunos de los cuales no se comprenden o se comprenden completamente mitigado. Además, se espera que cualquier integración de la inteligencia artificial en nuestras operaciones, productos o servicios o en los de cualquier proveedor de servicios plantee riesgos y retos de ciberseguridad nuevos o desconocidos.

Las amenazas cibernéticas, como el *malware*, el *ransomware*, los virus informáticos, las campañas de *phishing* de denegación de servicio y otras técnicas avanzadas usadas por los *hackers*, han aumentado en frecuencia, sofisticación y gravedad. Los actores de las amenazas aprovechan cada vez más en la inteligencia artificial y otras tecnologías en evolución para eludir los controles de seguridad, evadir la detección y borrar las pruebas forenses, lo que dificulta aún más la identificación, investigación y reparación de los incidentes cibernéticos. Además, los riesgos cibernéticos pueden surgir de vulnerabilidades en el software de código abierto o comercial integrado en nuestros Sistemas de TI o en los de nuestros proveedores y proveedores de servicios. A pesar de los esfuerzos continuos para controlar, identificar y corregir las vulnerabilidades de seguridad, la complejidad y la escala de los entornos informáticos modernos hacen que sea poco práctico eliminar todos los riesgos por completo. Aunque mantenemos procesos y tecnologías diseñados para detectar, responder y recuperarnos de incidentes de ciberseguridad de manera oportuna, tales medidas pueden no ser suficientes para identificar o mitigar todas las amenazas, particularmente a medida que los *hackers* continúan evolucionando sus tácticas, técnicas y procedimientos. Aunque tanto nosotros, sufrimos regularmente amenazas cibernéticas e incidentes, (como ataques de phishing e ingeniería social, ataques de denegación de servicio, intentos de ransomware y ataques e infracciones de seguridad sufridos por nuestros proveedores de servicios externos) hasta la fecha ninguno de estos incidentes ha tenido un impacto material en nuestras operaciones o resultados financieros; sin embargo, no podemos garantizar que futuras amenazas cibernéticas e incidentes no tengan efectos adversos materiales en nuestras operaciones o resultados financieros.

Como resultado, es posible que no podamos detectar, investigar, remediar o recuperarnos de futuros ataques o incidentes, o evitar un impacto material adverso en nuestros Sistemas de TI, Información Confidencial o negocio.

Adicionalmente, no puede garantizarse que nuestro marco de gestión de riesgos de ciberseguridad incluidas las prácticas de gobernanza, los protocolos de seguridad y los procedimientos de respuesta sean siempre efectivos o cumplan en todas las áreas de nuestras operaciones. Nuestro programa de gestión de riesgos de ciberseguridad está integrado en nuestro marco general de gestión de riesgos empresariales y está diseñado para proteger la confidencialidad, integridad y disponibilidad de nuestros sistemas de TI y nuestra información. El éxito de un ciberataque o de una violación de la seguridad podría tener efectos adversos importantes en nuestros resultados financieros y operaciones, incluido el aumento de los costes de reparación y restauración, y los gastos de ciberseguridad, las investigaciones regulatorias, los litigios (incluidas las demandas colectivas), los daños a la reputación, la pérdida de ingresos por interrupción del negocio y la pérdida potencial de clientes y socios comerciales. Además, el acceso no autorizado a información sensible tales como datos financieros, detalles de pago o Información Confidencial de empleados y clientes podría socavar la confianza de consumidores e inversores y dar lugar a sanciones regulatorias o responsabilidades contractuales. También hemos adquirido, y es probable que continuemos adquiriendo, servicios de empresas con vulnerabilidades potenciales de ciberseguridad o medidas de seguridad poco sofisticadas, lo que nos expone a riesgos significativos de ciberseguridad relacionados con la integración. Por último, no podemos garantizar que los costes y responsabilidades incurridos en relación con un ataque o incidente estén cubiertos por nuestras pólizas de seguro existentes o que el seguro aplicable esté disponible para nosotros en el futuro en términos económicamente razonables o en absoluto.

Utilizamos tecnologías de IA en nuestro negocio, y el despliegue, uso y mantenimiento de estas tecnologías implican riesgos tecnológicos y legales.

Utilizamos tecnologías de inteligencia artificial, aprendizaje automático e IA generativa (colectivamente, “Tecnologías de IA”) en nuestro negocio y continuamos invirtiendo en esta área. Por ejemplo, utilizamos Tecnologías de IA para potenciar a “Vane”, nuestro chatbot de atención al cliente, el cual está diseñado para asistir a los clientes en temas como viajes próximos, reservaciones y consultas generales sobre políticas de viaje. También estamos explorando aplicaciones adicionales de Tecnologías de IA en todas nuestras operaciones, incluyendo mejoras en el servicio al cliente, pronóstico de la demanda y procesos internos.

El desarrollo, despliegue y operación continua de las Tecnologías de IA pueden exponernos a una variedad de riesgos. Estos incluyen riesgos relacionados con la privacidad y protección de datos, ciberseguridad, derechos de propiedad intelectual, cumplimiento regulatorio y los marcos legales en evolución que rigen la inteligencia artificial. Los sistemas de IA, particularmente los sistemas de IA generativa, pueden producir resultados ilegales, infractores, inexactos, engañosos, incompletos, difamatorios, sesgados o dañinos de otro modo, o resultados que sean inconsistentes con nuestras políticas o las expectativas del cliente. Dichos resultados podrían derivar en insatisfacción del cliente, daño reputacional, escrutinio regulatorio, exposición a litigios u otras consecuencias adversas.

Al igual que ocurre con muchas innovaciones tecnológicas, el desarrollo, el mantenimiento y la implantación de estas tecnologías entrañan riesgos significativos y no puede garantizarse que el uso de dichas tecnologías o nuestras inversiones en ellas mejoren siempre nuestros productos o servicios o sean beneficiosas para nuestro negocio, incluida nuestra eficiencia o rentabilidad. Si no somos capaces de gestionar eficazmente estos riesgos, o si nuestras Tecnologías de IA no funcionan según lo previsto, nuestro negocio, condición financiera, resultados de operación y reputación podrían verse afectados negativamente.

En particular, si los modelos en los que se basan las Tecnologías IA que usamos se diseñan o se implementan de forma incorrecta, se entrenan o se basan en datos incompletos, inadecuados, no categorizados, imprecisos, sesgados o de mala calidad, se utilizan sin la suficiente supervisión y gobernanza para garantizar su uso responsable o se ven afectados negativamente por defectos imprevistos, problemas técnicos, amenazas a la ciberseguridad o problemas materiales de rendimiento, los resultados de nuestro negocio, así como nuestra reputación, podrían verse afectados o podríamos incurrir en responsabilidades derivadas de la infracción de leyes o contratos de los que seamos parte o de los que no seamos parte. Mantenemos procesos de gobernanza diseñados para supervisar el desarrollo, despliegue y uso de las Tecnologías de IA; sin embargo, tales procesos pueden no ser suficientes para prevenir resultados no deseados, interrupciones operativas, incumplimiento regulatorio u otros efectos adversos.

Utilizamos Tecnologías IA licenciadas por terceros. Si alguna de estas tecnologías de terceros se vuelve incompatible con nuestras soluciones o no está disponible para su uso, o si los proveedores de dichos modelos modifican desfavorablemente las condiciones en las que se ofrecen sus Tecnologías IA o rescinden su relación con nosotros, nuestras soluciones podrían resultar menos atractivas para nuestros clientes y nuestro negocio se vería perjudicado. Adicionalmente,

cualquier falla o inexactitud de dichas Tecnologías de IA de terceros, incluidas las fallas o inexactitudes de los modelos subyacentes, el software o las fuentes de datos, podría afectar negativamente el desempeño, la confiabilidad o la disponibilidad de nuestros sistemas habilitados para IA. Además, en la medida en que las Tecnologías IA de terceros se utilicen como servicio alojado, cualquier interrupción, alerta de seguridad, corte o pérdida de información a través de dichos servicios alojados podría perturbar nuestras operaciones o soluciones, dañar nuestra reputación, provocar una pérdida de confianza en nuestras soluciones o dar lugar a demandas o procedimientos legales, por los que es posible que no podamos recuperar los daños del proveedor afectado.

Además, el marco normativo de las tecnologías de IA evoluciona rápidamente, ya que muchos organismos y agencias gubernamentales federales, estatales y extranjeros han introducido o están estudiando leyes y reglamentos adicionales. Además, las leyes y regulaciones existentes pueden ser suspendidas mediante procedimientos judiciales, o pueden ser interpretadas o aplicadas de maneras que afectarían nuestra capacidad para desarrollar o desplegar Tecnologías de IA. En consecuencia, es probable que las normas de aplicación y las prácticas de ejecución sigan siendo inciertas en un futuro previsible, y no podemos predecir el impacto que las futuras leyes, reglamentos, estándares o la percepción del mercado de sus requisitos pueda tener en nuestro negocio cómo responderemos a estas leyes o reglamentos.

Eventos políticos, sociales y geopolíticos, posibles cambios en las políticas públicas y otros riesgos en algunos de los países en los que operamos, que son inherentes a las operaciones de una empresa internacional, podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera, liquidez y resultados de operación.

Estamos expuestos a las circunstancias prevalecientes en los países en los que operamos. Aunque la mayoría de nuestros ingresos se origina en nuestras operaciones domésticas en México, también llevamos a cabo una parte importante de nuestras operaciones en Estados Unidos y Centro y Sudamérica. Por el año terminado al 31 de diciembre de 2025, el 41% de nuestros ingresos totales fueron atribuibles a operaciones internacionales. Al igual que otras empresas con operaciones internacionales, acontecimientos políticos, económicos, geopolíticos o sociales en los países donde operamos o en otros lugares, como elecciones, nuevos gobiernos, cambios en las políticas públicas, circunstancias económicas, leyes y/o regulaciones, políticas comerciales, acuerdos o desacuerdos políticos, disturbios civiles y aumento de la violencia o la percepción de violencia, podría tener un efecto material adverso en los países donde operamos o en el mundo mercados financieros y, a su vez, en nuestro negocio, situación financiera, liquidez y resultados de operación.

Un cambio en el gobierno federal o nacional o sus condiciones y el partido político que controla la legislatura en cualquiera de los países en los que operamos podría resultar en cambios económicos, políticos, o condiciones sociales, y en cambios a leyes, reglamentos y políticas públicas, que puedan contribuir a la incertidumbre o condiciones comerciales adversas y también podría afectar materialmente nuestro negocio, situación financiera, liquidez y resultados de operaciones. Asimismo, si ningún partido político obtiene una clara mayoría en los órganos legislativos de estos países, la parálisis legislativa y la incertidumbre política y económica pueden continuar o resultar de la misma.

Estas y otras cuestiones políticas, económicas, sociales y geopolíticas tienen el potencial de afectar de forma material y adversa en la economía global, los mercados financieros y la estabilidad general de los países y regiones en que operamos y, a su vez, nuestro negocio, situación financiera, liquidez y resultados de operación.

En caso de que no seamos capaces de atraer y retener a personal calificado o no sepamos mantener la cultura de nuestra empresa, nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones podrían verse perjudicados.

Requerimos de un gran número de pilotos, sobrecargos, técnicos de mantenimiento y otro personal, nuestra estrategia de crecimiento nos obligará a contratar, capacitar y retener a un número significativo de empleados nuevos en el futuro. La industria aérea ha experimentado, de tiempo en tiempo, una escasez de personal calificado, particularmente con respecto a pilotos y técnicos de mantenimiento. Lo anterior ha sido particularmente el caso de México. La retención y contratación de personas capacitadas ha sido un reto a medida que la economía en lo general y la industria aérea en lo particular, lo que resulta en una competencia de recursos humanos necesarios para operar nuestro negocio exitosamente. Podríamos vernos obligados a aumentar los sueldos y/o prestaciones o a implementar programas adicionales de capacitación con la finalidad de atraer y retener personal calificado. En caso de que no seamos capaces de contratar, capacitar y retener empleados calificados, nuestro negocio podría verse perjudicado y es posible que no pudiéramos completar nuestros planes

de crecimiento. Adicionalmente, la industria aérea, de tiempo en tiempo, ha experimentado una escasez de personal calificado y puede ocurrir una rotación empleados y de tiempo en tiempo, la cual no siempre pueda ser predecible. Cuando nosotros experimentamos una mayor rotación, nuestros costos de capacitación pueden ser más altos debido a la cantidad significativa de tiempo requerido para capacitar a cada nuevo empleado y, en particular, cada nuevo piloto. No podemos estar seguros de que seremos capaces de reclutar, capacitar y retener a los empleados calificados que necesitamos para reemplazar los empleados que se van y continuar con nuestras operaciones actuales. Si no somos capaces de contratar, entrenar y retener empleados calificados, nuestro negocio puede ser afectado adversamente y no estaremos en condiciones de completar exitosamente nuestros planes de crecimiento.

Adicionalmente, en la medida en que contratemos nuevos empleados, consideramos que será un mayor reto el seguir manteniendo nuestra cultura de empresa. Nuestra cultura de empresa, la cual es una de nuestras ventajas competitivas, es importante para la prestación de un servicio al cliente de adecuado y eficiente y para contar con una fuerza laboral productiva que nos ayude a mantener nuestros bajos costos. En la medida en que nuestras operaciones y diversidad geográfica continue creciendo, podríamos ser incapaces de identificar, contratar o retener a las personas suficientes que reúnan los criterios anteriores, incluyendo aquellos que ocupen puestos en la administración u otros puestos clave. En caso de que no seamos capaces de mantener la fortaleza de nuestra cultura de empresa, nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones podrían verse perjudicados.

El aumento en los costos laborales, los conflictos sindicales, las huelgas de los empleados y la existencia de otros eventos laborales podrían afectar adversamente a nuestras operaciones.

Nuestro negocio requiere una gran cantidad de mano de obra para producir sus servicios, con costos laborales que representaron el 13%, 15% y 16% de nuestros gastos de operación totales durante los ejercicios fiscales del 2023, 2024 y 2025 respectivamente. Al 31 de diciembre de 2025, el 72% de nuestra fuerza laboral estaba afiliada al Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Similares y Conexos de la República Mexicana - STIAS y, por lo tanto, sujeta sustancialmente a un contrato colectivo celebrado entre nosotros y cada una de nuestras subsidiarias. En los contratos colectivos de trabajo, las condiciones generales de trabajo se revisan cada dos años y los sueldos cada año. Nuestros contratos colectivos de trabajo vigentes vencen en febrero de 2028 respecto de salarios y de prestaciones. Nuestros acuerdos actuales con el sindicato expirarán en febrero de 2028 con respecto a salarios y prestaciones. El 19 de enero de 2026, se firmó un acuerdo de revisión salarial con el sindicato, de conformidad con los términos establecidos en el contrato colectivo de trabajo. Este acuerdo estipula un aumento salarial del 4%, incluyendo viáticos y asignaciones para alimentos.

Los términos y condiciones de los siguientes contratos colectivos de trabajo que celebremos se pueden ver afectados por los resultados de las negociaciones colectivas de trabajo en otras aerolíneas que pueden contar con una mayor capacidad, debido a mayores escalas, mayor eficiencia u otros factores para soportar costos más altos en comparación a los que nosotros podemos soportar. No podemos asegurar que nuestros costos laborales en el futuro seguirán siendo competitivos debido a que en el futuro nuestros contratos colectivos de trabajo podrían ser modificados o nuevos contratos podrían contener términos con costos laborales más altos o con condiciones más onerosas, uno o varios de nuestros competidores podrían reducir significativamente sus costos laborales, reduciendo o eliminando de este modo nuestras ventajas comparativas en cuanto a uno o más de dichos competidores, o nuestros costos laborales pueden aumentar en relación con nuestro crecimiento. Tradicionalmente, las relaciones entre las aerolíneas mexicanas tradicionales y sus sindicatos han sido complejas. También podemos celebrar contratos colectivos de trabajo adicionales en el futuro en la medida en que los trabajadores no sindicalizados se sindicalicen o los trabajadores sindicalizados decidan afiliarse a un sindicato diferente. En caso de que no seamos capaces de llegar a un acuerdo con cualquiera de nuestros grupos de trabajo sindicalizados en futuras negociaciones sobre los términos de los contratos colectivos de trabajo, podríamos encontrarnos con interrupciones de trabajo o paros laborales. Cualquier acción u otro conflicto laboral con los empleados sindicalizados (incluyendo la negociación de condiciones más onerosas), o el deterioro de las relaciones entre sindicatos y patrones en México, podrían interrumpir nuestras operaciones, reducir nuestra rentabilidad o interferir en la capacidad de nuestra administración para enfocarse en la ejecución de nuestras estrategias de negocio.

Adicionalmente, las reformas en la legislación laboral, tal como las reformas a las leyes laborales mexicanas y otras regulaciones relacionadas a la subcontratación en México, podría afectar adversamente nuestro negocio, resultados de operación y condición financiera.

Nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera podrían verse afectados significativa y adversamente si perdemos los servicios de nuestro personal clave.

Nuestro éxito depende en gran medida de los esfuerzos y la capacidad de nuestro equipo directivo, de nuestros funcionarios financieros y operativos clave. La competencia por personal altamente calificado es intensa y, la pérdida de cualquier funcionario de alto nivel, administrador o empleado clave sin el reemplazo adecuado o la incapacidad para atraer nuevo personal calificado, podría tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera. Directivos con experiencia en la industria aérea son difíciles de conseguir. No mantenemos seguro de vida para funcionarios clave en nuestro equipo de administración.

Nuestros resultados de operaciones fluctuarán.

La industria aérea es por naturaleza cíclica y estacional, y nuestros resultados de operación pueden variar de un trimestre a otro. Generalmente, esperamos que la demanda sea mayor durante los meses de verano en el hemisferio norte, en diciembre y en semana santa y pascua, la cual puede caer en el primer o segundo trimestre, en comparación con el resto del año. Por lo general, experimentamos los niveles más bajos de tráfico de pasajeros en febrero, septiembre y octubre. En virtud de nuestra alta proporción de costos fijos, la estacionalidad puede afectar nuestra rentabilidad de trimestre a trimestre. La demanda en el mercado de transporte aéreo en aeronave también se ve afectada por factores como las condiciones económicas, guerra o amenaza de guerra, los niveles de tarifas, inquietudes de seguridad y salud y las condiciones climatológicas.

Así mismo, creemos que nuestros resultados de operaciones trimestrales fluctuarán en el futuro debido a una diversidad de factores, incluyendo:

- el momento de implementación y el éxito de nuestros planes de crecimiento; a medida que aumentamos los vuelos en mercados existentes y entramos a nuevos mercados;
- cambios en el costo de combustibles, la seguridad, salud y seguros;
- incrementos en costos de operación tales como costos de personal, mercadotecnia, tenencia de aeronaves y otros gastos que sean necesarios para nuestro crecimiento anticipado; y
- el momento en que ocurran los gastos de mantenimiento, así como su monto.

Debido a los factores descritos anteriormente y a otros factores descritos en este Reporte Anual, las comparaciones de los resultados de operación de trimestre a trimestre podrían no ser buenos indicadores de nuestro desempeño en el futuro. Adicionalmente, es posible que en cualquier trimestre nuestros resultados operativos pudieran estar por debajo de las expectativas de los inversionistas, así como de cualquier informe o análisis sobre nuestra empresa. En este caso, el precio de nuestras acciones podría disminuir, probablemente sustancialmente.

No tenemos un grupo de control.

Desde que se completó nuestra oferta pública primaria el 23 de septiembre de 2013, no contamos con un grupo de control y las decisiones que requieran la aprobación de los accionistas, tales como la elección de la mayoría de los miembros del consejo de administración, serán tomadas por la mayoría de nuestros accionistas que cuenten con acciones Serie A, las cuales únicamente pueden ser adquiridas por inversionistas mexicanos. No contamos con un grupo de control debido a que los tenedores de ADSs y CPOs no cuentan con derechos de voto y los CPOs y las acciones Serie A subyacentes a los CPOs en forma de ADSs serán votados por el Fiduciario de los CPOs de la misma forma en la que la mayoría de los tenedores de las acciones Serie A que no estén representadas por CPOs o ADSs voten dichas acciones. Así, no habrá grandes grupos de accionistas con tenencias en bloque. Así mismo, es poco probable que se forme un grupo importante de accionistas en el futuro debido a que ninguna persona o grupo de personas podría adquirir más del 5% de nuestras acciones en circulación

sin el consentimiento de nuestro consejo de administración. Como resultado, un accionista o los accionistas tenedores de una pequeña porción de las acciones Serie A podría determinar el resultado del voto de los accionistas sin ser un grupo de control.

Somos una sociedad controladora y no tenemos activos materiales excepto por las acciones de sus subsidiarias y sus marcas.

Somos una sociedad controladora que conduce sus operaciones a través de una serie de subsidiarias operativas. Apoyamos a estas subsidiarias operativas con servicios técnicos y administrativos a través de otras subsidiarias. Todos los activos que utilizamos para llevar a cabo servicios administrativos y técnicos, así como para operar las concesiones, permisos y autorizaciones, se mantienen a nivel de las subsidiarias. Como resultado, no tenemos activos materiales excepto por las acciones de sus subsidiarias y sus marcas. Los dividendos o pagos que pudiéramos estar obligados a realizar estarán sujetos a la disponibilidad de efectivo generado por sus subsidiarias. Las transferencias de flujos de efectivo de nuestras subsidiarias de nosotros pueden verse limitadas por requerimientos corporativos y legales o, por los términos de los convenios que rigen nuestra deuda. En caso de que un accionista entablara una demanda en contra nosotros, la ejecución de la sentencia de cualquier juicio estaría limitada a la disponibilidad de nuestros activos, pero no a nuestros activos y los de nuestras subsidiarias en conjunto.

Cambios en los estándares de contabilidad podrían impactar nuestros reportes de ingresos

Los emisores de las normas de contabilidad y otros organismos reguladores cambian periódicamente los estándares de registro y presentación que rigen la elaboración de los Estados Financieros Consolidados. Cualquier cambio realizado a las normas contables puede afectar significativamente la forma en que registramos e informamos nuestra situación financiera y resultados de operaciones. En algunos casos, se nos puede exigir que apliquemos un estándar nuevo o revisado de manera retroactiva, lo que pudiera resultar en la actualización de estados financieros del periodo anterior.

Riesgos relacionados con nuestros valores

Los precios de cotización de nuestras Acciones o de los ADSs pueden fluctuar de manera significativa.

Los precios futuros de mercado de nuestras Acciones o de los ADSs pueden ser volátiles y podrían estar sujetos a amplias fluctuaciones debido a varios factores, incluyendo:

- cambios en la valuación de mercado de otras compañías que proveen servicios similares;
- condiciones económicas, regulatorias, políticas o de mercado en México, los EUA u otros países;
- condiciones o tendencia de la industria;
- disponibilidad de rutas y espacios en aeropuertos;
- la introducción de nuevos servicios nuestros o de competidores;
- estándares de salubridad y seguridad reales o potenciales en los servicios de transporte aéreo y servicios relacionados;
- nuestros resultados operativos anticipados anuales, trimestrales y su historial;
- variaciones entre nuestros resultados reales actuales o proyectados y las expectativas de analistas e inversionistas;
- anuncios hechos por nosotros o por otros y acontecimientos que afecten nuestro negocio;
- cambios en la tecnología que afecten nuestras aeronaves;
- anuncios, resultados o acciones tomados por nuestros competidores;
- percepción de los inversionistas respecto a nuestra empresa o los servicios que prestamos;
- cambios en las estimaciones financieras o económicas de los analistas de valores;
- nuestros anuncios de transacciones significativas o compromisos de capital, incluyendo el anuncio hecho en diciembre de 2025 respecto a la Transacción Propuesta;
- devaluación de la moneda e imposiciones de control sobre el capital;
- entradas y salidas de directivos relevantes;

- la venta en el futuro de nuestros ADSs y las acciones Serie A;
- acciones estratégicas nuestras o de nuestros competidores tales como adquisiciones o reestructuras;
- accidentes, preocupaciones de salubridad, pandemias y otros eventos que afecten la operación de la aerolínea;
- reportes o publicaciones de los medios respecto a la seguridad de nuestras aeronaves o respecto del tipo de aeronaves que operamos;
- cambios en el precio del combustible;
- anuncios respecto de la disponibilidad y confiabilidad del tipo de aeronave y motores que utilizamos;
- cambios en las políticas comerciales gubernamentales, incluyendo la imposición de aranceles;
- el impacto de las tensiones geopolíticas y los conflictos internacionales, incluido el conflicto militar que ocurre en el Medio Oriente, en la economía global, la inflación, los precios del combustible y nuestro negocio;
- cambios en las estimaciones financieras o recomendaciones de analistas de valores o que no cumplamos con las expectativas de desempeño de dichos analistas; o
- venta de nuestras Acciones u otros actos de nuestros inversionistas con una posición importante.

Muchos de estos factores están fuera de nuestro control. Factores de mercado y de la industria podrían afectar adversa y materialmente el precio de mercado de nuestras acciones Serie A y ADSs sin importar nuestro desempeño operativo.

Los mercados de valores en general han experimentado una volatilidad sustancial que con frecuencia no ha sido resultado del desempeño operativo de ciertas compañías en particular. Este tipo de fluctuaciones en mercados importantes podría afectar adversamente el precio de mercado de nuestras Acciones. En el pasado, los accionistas han entablado acciones colectivas contra compañías después de periodos de volatilidad en el precio de cotización de sus valores. Cualquier litigio similar en contra de nosotros podría resultar en costos sustanciales, desviar la atención y recursos de la administración, y perjudicar nuestro negocio o resultados de operaciones.

La liquidez relativamente baja y la alta volatilidad del mercado de valores mexicano puede ocasionar que los precios de cotización y volúmenes de nuestras Acciones y de los ADSs fluctúen de manera significativa.

La BMV es una de las mayores bolsas de Latinoamérica en términos de capitalización de mercado de las compañías con acciones listadas en ella, sin embargo, continúa siendo relativamente poco líquida y volátil en comparación con otros grandes mercados de valores extranjeros. Aunque el público participa en la negociación de valores en la BMV, una parte sustancial de la actividad de negociación en la BMV se lleva a cabo por o en nombre de importantes inversionistas institucionales. El volumen de negociación de los valores emitidos por compañías de mercados emergentes, tales como las compañías mexicanas, tiende a ser menor que el volumen de negociación de valores emitidos por compañías en países más desarrollados. Estas características de mercado pueden limitar la capacidad de los tenedores de nuestras Acciones para vender sus Acciones y también puede afectar adversamente el precio de cotización de las Acciones y, en consecuencia, el precio de cotización de los ADSs.

En el supuesto que analistas de valores o de la industria no publiquen sus investigaciones o reportes sobre nuestro negocio, o bien, publiquen reportes negativos sobre nuestro negocio, el precio de nuestras acciones y el volumen de cotización podrían disminuir.

El mercado de cotización de nuestras acciones depende, en parte, de la investigación y los informes que publiquen analistas de valores o de la industria sobre nosotros o nuestro negocio. En caso de que uno o más de los analistas que nos cubren bajen de categoría a nuestras acciones o publiquen investigaciones inexactas o desfavorables acerca de nuestro negocio, el precio de nuestras acciones probablemente disminuiría. En el supuesto que uno o más de estos analistas dejen de dar cobertura a nuestra empresa o no publiquen informes sobre nosotros regularmente, la demanda de nuestras acciones podría disminuir, lo que ocasionaría que el precio de nuestras acciones y el volumen de cotización disminuyeran.

En el supuesto que emitamos nuevas acciones en el futuro, la participación de los inversionistas podría verse diluida y los precios de cotización de nuestros valores podrían disminuir.

Como parte de nuestra estrategia de negocios de expandirnos a través adquisiciones, podríamos financiar necesidades corporativas o futuras operaciones mediante la emisión de nuevas acciones. Cualquier emisión de acciones podría tener como resultado la dilución de la participación de los inversionistas. Además, futuras emisiones de nuevas acciones o la venta de éstas por parte de los accionistas o de la administración, o las declaraciones que nosotros o los accionistas mayoritarios realizaran en relación con dicha emisión o venta, podría resultar en una disminución del precio de mercado de las Acciones Serie A y de los ADSs. No existe garantía alguna de que dichas fluctuaciones no afecten negativamente el valor de la inversión de los titulares de nuestras acciones o de nuestros ADSs.

Las disposiciones previstas en la legislación mexicana y en nuestros estatutos sociales hacen la toma de control de nuestra Compañía más difícil, lo que puede obstaculizar la capacidad de los tenedores de las Acciones o de los ADSs, de beneficiarse de un cambio de control o realizar cambios en nuestra administración y consejo de administración.

Las disposiciones previstas en la legislación mexicana y en nuestros estatutos sociales pueden dificultar e incrementar los costos de un tercero para llevar a cabo una oferta de compra o un intento de toma de control que resulte en un cambio de control. Los tenedores de Acciones o de ADSs podrían desear participar en una de esas operaciones, pero es posible que no tengan oportunidad de hacerlo. Por ejemplo, de conformidad con la LMV, nuestros estatutos sociales contienen disposiciones que, entre otras cosas, requieren de la aprobación del consejo de administración antes de que cualquier persona o grupo de personas adquiera directa o indirectamente: (i) el 5% o más de nuestras acciones (directamente o mediante la adquisición de ADSs o CPOs), o (ii) el 20% o más de nuestras acciones (directamente o mediante la adquisición de ADSs o CPOs) y en este caso, (iii) si dicha aprobación se obtiene, es necesario que la persona adquirente realice una oferta para comprar el 100% de nuestras acciones y CPOs (o los valores que las representen) con una prima sustancial sobre el precio de mercado de nuestras acciones a ser determinada por el consejo de administración, con base en la opinión de un asesor financiero.

Estas disposiciones pueden substancialmente afectar la capacidad de terceros para controlarnos y ser perjudicial para los accionistas que deseen beneficiarse de una prima pagada como consecuencia de un cambio de control en la venta de la sociedad tras una oferta pública de adquisición. Ver las secciones de “Estatutos Sociales y otros Convenios – Disposiciones de cambio de control”, “Estatutos Sociales y otros Convenios – Derechos de voto” y “Estatutos Sociales y otros Convenios – Otras Disposiciones – Disposiciones en materia de inversión extranjera”.

Ventas sustanciales de Acciones o de ADSs en un futuro pudieran ocasionar que el precio de las Acciones o de los ADSs disminuya.

Podríamos financiar necesidades corporativas e inversiones de capital mediante la utilización de acciones comunes de la Serie A, que consten en títulos de Acciones, CPOs o en ADSs. Cualesquiera de dichas emisiones de acciones podrían resultar en una dilución de la participación de los inversionistas o una disminución en el precio de mercado de las Acciones o de los ADSs. Por ejemplo, anteriormente hemos registrado ofertas de valores de renta variable de conformidad con declaraciones de registro presentadas ante la SEC, en relación con las cuales los valores emitidos en dichas ofertas pasaron a ser aptos para su negociación en el mercado público. Además, prevemos emitir aproximadamente 1,078,528,426 acciones de la Serie A de la compañía combinada (o su equivalente en ADSs de la compañía combinada o acciones de la Serie B de la compañía combinada para titulares no mexicanos calificados) a los accionistas de Viva en relación con la Transacción Propuesta. Véase el Punto 4: 'Información sobre la Compañía—Transacción Propuesta con Viva'. La capacidad de los accionistas de Viva para vender dichos valores de la compañía combinada tras la consumación de la Transacción Propuesta está sujeta a una serie de restricciones contractuales. No obstante, las ventas sustanciales de nuestros ADSs o acciones de la Serie A, incluidas las ventas de valores emitidos en relación con la Transacción Propuesta o la percepción de que tales ventas podrían ocurrir, podrían provocar que el precio de nuestros ADSs o acciones de la Serie A disminuya.

Inversionistas extranjeros no pueden ser tenedores directamente de las acciones de la Serie A y en todo momento deberán mantenerlas en un fideicomiso de CPOs, el cual libera CPOs con Acciones subyacentes en todo momento.

Cada ADS representa diez CPOs y cada CPO representa un interés económico de una acción de la Serie A. Los inversionistas extranjeros no podrán ser tenedores directos de acciones subyacentes de la Serie A, pero podrán ser tenedores indirectamente a través de CPOs emitidos y liberados por una institución bancaria mexicana conforme a un fideicomiso de CPOs o ADSs que evidencien CPOs. A la terminación del plazo de 50 años de vigencia de nuestro contrato de fideicomiso de CPOs, las acciones subyacentes de la Serie A deberán ser afectadas a un nuevo fideicomiso similar al actual fideicomiso de CPOs para que inversionistas extranjeros puedan tener un interés económico (sin derecho a voto) en dichas acciones, ser vendidas a terceros o ser entregadas a tenedores extranjeros en la medida permitida por la ley aplicable (actualmente no permitido).

No podemos asegurar que un fideicomiso similar al fideicomiso de los CPOs será constituido si el actual fideicomiso termina, o que en caso de ser necesario, las acciones representadas por CPOs serán vendidas a un precio adecuado, o que la legislación mexicana vaya a ser reformada para permitir la transferencia de las acciones de la Serie A a tenedores extranjeros en caso de que el fideicomiso termine. En ese caso, salvo que la legislación mexicana haya sido reformada para permitir a los inversionistas extranjeros ser tenedores directamente de nuestras acciones, es posible que se obligue a los tenedores extranjeros a vender todas las Acciones representadas por los CPOs a una persona física o moral mexicana.

Hemos obtenido autorización por parte de la Secretaría de Economía para emitir CPOs que representen hasta el 90% de nuestro capital social. Dado que se requiere que los inversionistas extranjeros inviertan en CPOs para poder tener interés económico sobre nuestro capital social, si se llega al límite del 90%, estaremos en imposibilidad de obtener contribuciones de capital adicionales por parte de inversionistas extranjeros o estaríamos obligados a obtener una nueva autorización de la Secretaría de Economía para la emisión de más del 90% de nuestro capital social en CPOs. No podemos asegurar que podríamos obtener dicha autorización.

Los tenedores de los ADSs y CPOs no tienen derechos de voto.

Los tenedores de los ADSs y CPOs no tienen derecho a votar las acciones subyacentes de la Serie A. Como resultado, los tenedores de nuestros ADSs y CPOs no tiene influencia alguna sobre las decisiones tomadas en relación con el negocio y operación de la compañía, quedando excluidos de los resultados de cualesquiera acciones corporativas tomadas por nuestros tenedores de las acciones Serie A. Los inversionistas mexicanos tenedores de acciones de la Serie A determinan sustancialmente el resultado de todos los asuntos de los accionistas. Para una descripción más completa de las circunstancias bajo las cuales los tenedores de nuestros valores pueden votar, ver la sección “Estatutos Sociales y otros Convenios”.

Es posible que los derechos de preferencia no se encuentren disponibles para los tenedores extranjeros de los ADSs y CPOs y, como resultado, pueden sufrir dilución.

Excepto en ciertas circunstancias limitadas, bajo legislación mexicana, si emitimos nuevas acciones representativas de nuestro capital social para obtener efectivo como parte de un aumento de capital, generalmente otorgamos a nuestros accionistas derecho a suscribir y pagar un número de acciones suficientes para que mantengan su misma participación en nuestra Compañía. El derecho de adquirir acciones bajo estas circunstancias es conocido como derecho de preferencia. Legalmente es posible que no podamos otorgar a los tenedores de ADSs y CPOs en los EUA derecho de ejercer cualquier derecho de preferencia en un futuro aumento de capital salvo que presentemos una declaración de registro ante la SEC en relación con una futura emisión de acciones o la oferta califica como excepción al registro en términos de la ley de valores de los EUA y se realizan ciertos actos corporativos incluyendo una notificación pública en México sobre los derechos de preferencia. Restricciones similares pueden aplicar a tenedores de ADSs y CPOs en otras jurisdicciones. No podemos asegurar que presentaremos una solicitud de registro ante la SEC o ante cualquier otra autoridad reguladora para permitirle a los tenedores de ADSs y CPOs en los EUA o en cualquier otra jurisdicción, ejercer sus derechos de preferencia. En el momento de algún futuro aumento de capital, evaluaremos los costos y las posibles responsabilidades asociadas con la presentación de la solicitud de registro ante la SEC y cualesquiera otros factores que consideremos importantes para determinar si habremos de presentar dicha solicitud de registro. Bajo la legislación mexicana, las ventas por el depositario de los derechos de preferencia y la distribución de los ingresos provenientes de esas ventas a los inversionistas y los tenedores de los ADSs, no es posible.

Adicionalmente, podrán ser liberados CPOs adicionales sólo si el acta de emisión de los CPOs permite la liberación de un número de CPOs suficiente para representar las acciones a ser emitidas y mantenidas por el Fiduciario de los CPOs una vez que se ejerciten los derechos de preferencia. Dado que los tenedores extranjeros de ADSs y CPOs no tienen derecho para adquirir directamente la propiedad de las acciones de la Serie A, subyacentes a dichos ADSs y CPOs, es posible que no puedan ejercer sus derechos de preferencia si el acta de emisión de los CPOs no permite la entrega de CPOs adicionales en una cantidad suficiente para representar las acciones comunes del capital social a ser emitidas como resultado del ejercicio de derechos de preferencia en representación de tenedores extranjeros de ADSs o de CPOs, salvo que el acta de emisión de CPOs sea modificada o una nueva acta de emisión de CPOs sea firmada y permita la entrega de un número de CPOs necesarios para representar las acciones a ser suscritas y pagadas como resultado del ejercicio de dichos derechos de preferencia. Aunque esperamos tomar todas las medidas necesarias para mantener suficientes CPOs disponibles para permitir a los tenedores extranjeros de ADSs y CPOs ejercer los derechos de preferencia, en caso de ser necesario no podemos asegurar que estaremos en posibilidad de hacerlo, particularmente porque en México se requieren autorizaciones regulatorias para la emisión y entrega de CPOs. Como resultado de las limitaciones descritas anteriormente, si en el futuro emitimos acciones adicionales en relación con circunstancias que den lugar a derechos de preferencia, el valor residual de los tenedores de ADS y CPOs puede verse diluido. Ver las secciones “Estatutos Sociales y otros Convenios – Derechos de Preferencia” y “Descripción de CPOs y del Fideicomiso de los CPOs – Derechos de Preferencia”.

No tenemos la intención de pagar dividendos en efectivo en un futuro próximo y nuestra línea de crédito revolvente con Banco Santander y Bancomext podría limitar nuestra capacidad para decretar y pagar dividendos.

Nunca hemos decretado ni pagado dividendos sobre nuestras acciones. Actualmente, pretendemos retener cualesquier utilidades futuras, en su caso, para financiar nuestras operaciones y crecimiento y no tenemos la intención de pagar dividendos en efectivo en un futuro próximo. Cualquier decisión relacionada con el decreto y pago de dividendos, será adoptada a discreción de nuestra asamblea general de accionistas con base en la propuesta del consejo de administración y sólo podrán ser pagados si las pérdidas del año fiscal anterior han sido pagadas y los accionistas han aprobado el ingreso neto del cual serán pagados los dividendos y se han creado las reservas legales en los niveles requeridos y dependerá de nuestra condición financiera, resultados de operación y requerimientos de capital y de las restricciones contenidas en instrumentos financieros futuros o actuales así como de otros factores que el consejo de administración considere relevantes.

Adicionalmente, nuestra línea de crédito revolvente con Banco Santander (“Santander”) y Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. (“Bancomext”), en la que tenemos el carácter de garantes, podría limitar nuestra capacidad para decretar y pagar dividendos en caso de incumplir con los términos de pago conforme a las mismas. Ver “Dividendos” y “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación consolidados – Contratos de Crédito”.

Los accionistas minoritarios pudieran ser menos capaces de ejercer sus derechos en contra de nosotros, nuestros consejeros o los accionistas mayoritarios en México.

De conformidad con la legislación mexicana, la protección otorgada a los accionistas minoritarios es diferente en comparación a la otorgada a los accionistas minoritarios en los EUA. Por ejemplo, debido a que las leyes mexicanas en materia de deberes fiduciarios de los consejeros (es decir, los deberes de lealtad y de diligencia, los únicos deberes reconocidos por la ley mexicana) han existido por un período relativamente corto de tiempo y no se encuentran tan desarrolladas como las leyes valores en otras jurisdicciones, es más difícil para los accionistas minoritarios interponer una demanda contra los consejeros por el incumplimiento de este deber, como sería permitido en otras jurisdicciones. Además, dichas acciones podrían no ser iniciadas como una acción directa, sino como una acción derivada (es decir, para el beneficio de nuestra compañía). Bajo las leyes mexicanas, los motivos de los accionistas para poder interponer una acción derivada son limitados. Aunque la legislación aplicable ha sido modificada para permitirlo y se han adoptado procedimientos para la presentación de demandas colectivas, existe muy poca experiencia en cuanto a las demandas de acciones colectivas y a la forma en la que los procedimientos respecto de dichas demandas se siguen en México. Adicionalmente, inversionistas extranjeros no tendrán derecho de voto en relación con las acciones de la Serie A, subyacentes a los CPOs. Por lo tanto,

será mucho más difícil para los accionistas minoritarios ejercer sus derechos en contra de nosotros, nuestros consejeros o nuestros accionistas mayoritarios de lo que sería para los accionistas minoritarios de una compañía de los EUA.

Nuestro gasto en tasas de interés por un periodo fluctúa basado en SOFR y TIIE.

Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, todos los préstamos en dólares estadounidenses en tasa flotante están referenciados a SOFR.

Una parte importante de nuestro endeudamiento de largo plazo genera intereses a tasas de interés variable, las cuales pueden ser basadas en la, por el *Secured Overnight Financing Rate*, (SOFR) y la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE). SOFR es una medida amplia del costo de pedir prestado efectivo a un día garantizado por valores del Tesoro. La TIIE es determinada por el Banco de México con base en las cotizaciones presentadas por las instituciones de crédito. No hemos cubierto nuestro riesgo de tasa de interés con respecto de nuestra deuda con tasa de interés variable, con excepción de TIIE. De conformidad con lo anterior, nuestro gasto en intereses para cada período particular fluctuará basado en SOFR, TIIE y otras tasas de interés variables. En la medida de que las tasas de interés aplicable a nuestra deuda en tasa variable incrementen, nuestros gastos se incrementarán, en dicho evento podríamos tener dificultades haciendo pagos de intereses y fondeando nuestros otros gastos fijos y nuestro flujo de caja disponible para propósitos corporativos generales pueden ser adversamente afectados. Al 31 de diciembre de 2025, todos los préstamos en dólares estadounidenses devengan intereses basados en SOFR.

Riesgos relacionados con la Transacción Propuesta.

La emisión de nuestras acciones a favor de los accionistas de Viva en la Transacción Propuesta reducirá sustancialmente el porcentaje de participación accionaria de nuestros actuales accionistas.

En caso de que la Transacción Propuesta se complete, se espera que, sobre bases totalmente diluidas, se emitan aproximadamente 1,078,528,426 acciones de la Serie A de la compañía combinada (o su equivalente en ADSs de la compañía combinada o acciones de la Serie B de la compañía combinada para tenedores calificados no mexicanos) a los accionistas de Viva.

Una vez consumada la Transacción Propuesta, se espera que nuestros accionistas actuales sean titulares de aproximadamente el 50% de nuestro capital social en circulación, y que los anteriores accionistas de Viva sean titulares de aproximadamente el 48% de nuestro capital social en circulación (con aproximadamente el 2% del capital social en circulación de Volaris en tesorería para respaldar la conversión potencial de ciertas notas convertibles de Viva, las cuales serán asumidas por la compañía combinada en relación con la Fusión).

La emisión de nuestras acciones a favor de los accionistas de Viva en la Transacción Propuesta resultará en una reducción significativa en el porcentaje relativo de participación de nuestros actuales accionistas en utilidades, derechos de voto, valor de liquidación, valor contable y de mercado.

La Transacción Propuesta podría afectar el precio de mercado de nuestras acciones y ADSs.

De surtir efectos la Fusión, Viva se extinguirá como sociedad fusionada y sus acciones serán canceladas, mientras que Volaris, como sociedad fusionante y que subsistirá, aumentará su capital social en los términos establecidos en el BCA. Dicho aumento de capital tendrá como finalidad reflejar contablemente la incorporación del patrimonio de Viva a Volaris y no implicará la emisión de acciones a ser ofrecidas al público inversionista ni la modificación de las participaciones accionarias de nuestros accionistas actuales más allá de (i) la dilución que estas sufrirán con motivo de la emisión de las acciones adicionales derivadas del aumento de capital y (ii) la emisión de nuestras acciones de la Clase II, Serie B-1 y Serie B-2, respectivamente, que serán emitidas exclusivamente en favor de ciertos de nuestros accionistas (mediante la conversión, acción por acción, de una parte de acciones ordinarias de Volaris subyacentes a ADSs y la consecuente cancelación de dichos ADSs y CPOs que las representan).

No obstante lo anterior, la implementación de la Transacción Propuesta podría ser percibida negativamente por algunos inversionistas o generar incertidumbre respecto a sus efectos corporativos, operativos o financieros. En

consecuencia, el precio de mercado de nuestras acciones y ADSs podría experimentar fluctuaciones, las cuales no puede asegurarse que sean positivas. Dichas fluctuaciones podrían provocar que los inversionistas pierdan parte o la totalidad de su inversión en nuestras acciones y ADSs.

Estamos sujetos a incertidumbres de negocio y a restricciones contractuales mientras la Transacción Propuesta se encuentra pendiente, lo cual podría afectar adversamente nuestro negocio y operaciones.

Debido a la incertidumbre en relación con la Transacción Propuesta, es posible que algunos clientes, proveedores y otras personas con quienes mantenemos relaciones comerciales retrasen o difieran ciertas decisiones de negocio, o bien decidan terminar, modificar o renegociar sus relaciones con nosotros, lo que podría afectar negativamente nuestros ingresos, así como el precio de mercado de nuestras acciones y ADSs, independientemente de que la Transacción Propuesta se consume o no.

Conforme a los términos del BCA, estamos sujetos a ciertas restricciones respecto de la conducción de nuestros negocios antes de completar la Transacción Propuesta, lo cual podría afectar adversamente nuestra capacidad para ejecutar determinadas estrategias de negocio. Dichas limitaciones podrían impactar negativamente nuestro negocio y operaciones con anterioridad a la consumación de la Transacción Propuesta.

La Transacción Propuesta está sujeta al cumplimiento de ciertas condiciones para el Cierre, algunas o todas las cuales podrían no cumplirse o no completarse dentro del plazo esperado, o incluso no cumplirse en lo absoluto.

La consumación de la Transacción Propuesta está sujeta a diversas condiciones de Cierre, incluyendo: (i) la aprobación por parte de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras; (ii) las aprobaciones de competencia, incluyendo el vencimiento o terminación anticipada del periodo de espera conforme a la *Hart-Scott-Rodino Antitrust Improvements Act*, la autorización de la Comisión Nacional Antimonopolio (México) y la autorización de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia (Aerocivil); (iii) la aprobación de registro por parte de la CNBV; y (iv) la resolución de la Junta de Gobierno de la CNBV mediante la cual se exceptúe a ciertos accionistas de Viva de la obligación de realizar una oferta pública de adquisición en relación con la Fusión.

No podemos asegurar que se obtendrán todas las autorizaciones y consentimientos requeridos ni que se cumplirán (o, en su caso, se dispensarán) todas las condiciones de Cierre. Aún en el supuesto de que se obtengan dichas autorizaciones y se cumplan (o se dispensen) todas las condiciones, no podemos asegurar los términos, condiciones o el calendario de tales autorizaciones ni la fecha en que se completará la Transacción Propuesta. Muchas de las condiciones para la consumación de la Transacción Propuesta no se encuentran bajo nuestro control, y no podemos predecir cuándo o si dichas condiciones se cumplirán (o, en su caso, se dispensarán). Cualquier consecuencia adversa relacionada con la Transacción Propuesta podría agravarse en caso de retrasos en su consumación o de la terminación del BCA.

La falta de integración exitosa de nuestros negocios y los de Viva dentro del plazo esperado podría afectar adversamente los resultados futuros de la compañía combinada.

Celebramos el BCA con Viva con la expectativa de que la Transacción Propuesta genere diversos beneficios, incluyendo ciertos ahorros en costos y eficiencias operativas o sinergias. Para materializar dichos beneficios, nuestros negocios y los de Viva deberán integrarse exitosamente. Históricamente, nosotros y Viva hemos operado como compañías independientes, y continuaremos operando como tales hasta la consumación de la Transacción Propuesta.

El proceso de integración puede ser complejo y prolongado, y podría requerir recursos y esfuerzos significativos. La administración de la compañía combinada podría enfrentar desafíos relevantes para consolidar nuestras operaciones y las de Viva, integrar las tecnologías, procedimientos y políticas de ambas compañías, así como atender las diferencias en sus respectivas culturas corporativas. Si no se logra una integración exitosa, los beneficios anticipados de la Transacción Propuesta podrían no materializarse en su totalidad o en absoluto, o podrían tardar más tiempo en concretarse de lo esperado.

Oposición de parte de acreedores a la Fusión.

Cualquier acreedor con interés jurídico, puede iniciar un procedimiento judicial ante los tribunales mexicanos, oponiéndose a la Transacción Propuesta. En relación con tal oposición, podrá suspenderse temporalmente la Fusión, si la parte que inicia el procedimiento garantiza mediante fianza los daños y perjuicios que podrían causarnos como resultado de la oposición. La suspensión temporal puede continuar hasta que exista una resolución judicial en el sentido de que la oposición es infundada, o cuando se llegue a un convenio entre la parte opositora y nosotros. Una vez concluido dicho período, ningún acreedor o accionista puede oponerse a la Fusión.

Las bases legales sobre las que es posible oponerse a una fusión, y las medidas que un tribunal puede imponer si se sostiene tal oposición, no se especifican en la legislación mexicana en materia de sociedades y no hay criterios jurisprudenciales al respecto. No podemos anticipar si alguien se opondrá a la fusión o, en tal caso, qué criterios seguirán los tribunales mexicanos para conducir la oposición, qué pasos seguirán la dirección del procedimiento o qué medidas se impondrán.

Si la Transacción Propuesta no se completa, habremos incurrido en costos sustanciales que podrían afectar adversamente nuestros resultados financieros y operaciones, así como el precio de mercado de las nuestras acciones y ADSs.

En caso de que la Transacción Propuesta no se lleve a cabo, el precio de nuestras acciones y ADSs podría disminuir en la medida en que el precio de mercado actual refleje la expectativa de que la Transacción Propuesta se consumará. Nosotros y Viva hemos incurrido y continuaremos incurriendo en costos significativos en relación con la Transacción Propuesta, principalmente aquellos relacionados con servicios contables, fiscales, legales y otros servicios profesionales. Adicionalmente, hemos destinado recursos relevantes de nuestra administración con el fin de completar la Transacción Propuesta y se encuentra sujeta a las restricciones previstas en el BCA respecto de la conducción de nuestro negocio mientras la Transacción Propuesta se encuentra pendiente. Si la Transacción Propuesta no se concreta, es posible que no obtengamos beneficio alguno o que el beneficio sea limitado en relación con los costos incurridos. Además, si la Transacción Propuesta no se completa, podemos experimentar reacciones negativas de los mercados financieros y de nuestros proveedores, clientes y empleados y en ciertos casos, podríamos incurrir en costos de rompimiento de fondeo adicionales de conformidad con el BCA relacionado con la Transacción Propuesta. Cada uno de estos factores puede afectar negativamente el precio de negociación de nuestras acciones y ADSs y nuestros resultados financieros y operaciones.

Podríamos enfrentar dificultades en financiar nuestras operaciones e inversiones después de la Transacción Propuesta, lo cual podría tener un impacto adverso en nuestros negocios y resultados.

Podemos requerir colocar deuda o emitir capital adicional para fondear capital de trabajo e inversiones de capital o realizar adquisiciones y otras inversiones después de la Transacción Propuesta. No es posible asegurar que la deuda o financiamiento de capital estará disponible para nosotros en términos aceptables o absolutos. Si no somos capaces de obtener suficiente financiamiento en términos convenientes, nuestra situación financiera y resultados de operación podrían verse afectados adversamente.

Somos principalmente una sociedad controladora y dependemos de los resultados de operación de nuestras subsidiarias y negocios conjuntos.

Dependemos primordialmente de los resultados de operación de nuestras subsidiarias y, al consumarse la Transacción Propuesta, también dependeremos de los resultados de operación de las subsidiarias de Viva que pasarán a ser nuestras subsidiarias como resultado de la Transacción Propuesta. Cada una de nuestras subsidiarias (y cada una de las subsidiarias de Viva) es una entidad jurídica independiente y en algunos casos nuestra capacidad para recibir efectivo de parte de éstas está sujeta a restricciones legales y contractuales. Nuestra capacidad de pagar dividendos y cumplir con nuestros pagos de deuda y demás obligaciones, depende principalmente de la generación de flujo de efectivo de nuestras subsidiarias (incluyendo las subsidiarias de Viva que pasarán a ser subsidiarias nuestras al consumarse la Transacción Propuesta) y de la capacidad de éstas para ponerlo a nuestra disposición en la forma de pagos de intereses, de deuda o de dividendos, entre otras maneras. Cada una de las referidas subsidiarias es una persona moral distinta y, bajo ciertas circunstancias, tiene restricciones legales, fiscales y contractuales que podrían limitar su capacidad para poner efectivo a nuestra disposición.

Salvo por la línea de crédito con Santander y Bancomext, en la que tenemos el carácter de garante, la cual podría limitar nuestra capacidad para decretar y pagar dividendos en caso de incumplir con los términos de pago conforme a dicho crédito, ni nosotros ni ninguna de nuestras subsidiarias tiene limitaciones contractuales relevantes para pagar principal, intereses y dividendos, cualquier acuerdo financiero o de otra naturaleza que en el futuro llegase a imponer tales limitaciones podría afectar nuestra capacidad para pagar nuestros propios gastos y deudas.

Adicionalmente, somos una sociedad controladora que no cuenta con activos materiales propios, ya que todos los activos relevantes para la prestación de servicios administrativos y técnicos, así como aquellos utilizados para operar concesiones, licencias y autorizaciones, se mantienen a través de nuestras subsidiarias. Como consecuencia, dependemos casi exclusivamente del valor de las acciones de nuestras subsidiarias y de sus marcas como principales activos a nivel controladora. En este sentido, cualquier obligación de pago asumida por nosotros, incluyendo dividendos o pagos derivados de financiamientos, estará sujeta a la disponibilidad de efectivo en nuestras subsidiarias y a la existencia de flujos suficientes que puedan ser legal y contractualmente transferidos a nosotros. Tales transferencias pueden verse limitadas por requerimientos corporativos o legales, así como por los términos de los contratos que rigen nuestra deuda o de la de nuestras subsidiarias.

Al ser una sociedad principalmente controladora, nuestra posibilidad de satisfacer las obligaciones de pago con nuestros acreedores depende de los pagos que recibamos de nuestras subsidiarias y de nuestra capacidad para participar en la distribución de sus ingresos. En algunos casos, nuestro derecho y, por lo tanto, el derecho de nuestros acreedores, a participar en la distribución de ingresos de nuestras subsidiarias, podría estar efectivamente subordinado a las obligaciones de pago de ciertos acreedores de nuestras subsidiarias conforme a los contratos y la legislación aplicable.

Cualquier cambio adverso en la situación financiera o los resultados de operación de nuestras subsidiarias, podría tener un efecto adverso significativo en las actividades, la situación financiera, los resultados de operación, los flujos de efectivo y las perspectivas, así como en el precio de mercado de nuestras acciones y ADSs.

Si no se logra consumar la Transacción Propuesta por cualquier motivo, nosotros y Viva seguiremos operando y compitiendo y existiendo como entidades independientes.

En caso de que la Transacción Propuesta no pueda consumarse por cualquier motivo, nosotros y Viva continuaríamos operando como sociedades independientes, manteniendo estructuras corporativas, modelos de negocio, bases de activos, sistemas administrativos y obligaciones contractuales separadas, compitiendo entre sí. En ese escenario, no se materializarían los beneficios esperados de la integración corporativa previstos en la Transacción Propuesta, incluyendo las eficiencias operativas, la simplificación estructural, la consolidación patrimonial y la alineación de gobierno corporativo propuesta para nosotros a partir del Cierre.

Asimismo, el hecho de que no se lleve a cabo el Cierre podría generar incertidumbre en el mercado, afectar las expectativas de inversionistas y contrapartes, y dar lugar a costos adicionales asociados con la Transacción Propuesta no consumada, lo cual podría repercutir adversamente en nuestros resultados de operación, situación financiera y perspectivas. Dichas circunstancias podrían influir negativamente en el precio de mercado de nuestras s acciones y ADSs.

Si los términos de ciertas notas convertibles de Viva y su respectivo contrato de compraventa de notas no son modificados previo o a la fecha del Cierre, podríamos estar obligados a recomprarlas.

La Transacción Propuesta podría constituir un cambio de control conforme a los términos de las notas convertibles de Viva, lo cual, de resultar aplicable, nos obligaría, como causahabiente universal de Viva, a realizar una oferta para adquirirlas de conformidad con los términos previstos en las mismas.

Adicionalmente, ciertos términos de las notas convertibles de Viva podrían no ser compatibles con una sociedad cuyas acciones se encuentren listadas en una bolsa de valores. Si bien Viva se encuentra obligada conforme al BCA a modificar los términos de notas convertibles de Viva y los acuerdos relacionados previo al Cierre, incluyendo para atender dichos términos, no podemos garantizar que tales modificaciones efectivamente se lleven a cabo antes del Cierre.

Cambios en la legislación aplicable podrían afectar las obligaciones derivadas de la Transacción Propuesta.

Nosotros y Viva debemos cumplir con todas las disposiciones legales aplicables, incluyendo aquellas en materia de combate a la corrupción y prevención de lavado de dinero. Cualquier incumplimiento a dichas disposiciones podría dar lugar a la imposición de sanciones significativas, causar daños a las partes e incluso generar la posible invalidez de los documentos relacionados con la Transacción Propuesta, incluyendo el BCA. Adicionalmente, cualquier cambio en la legislación aplicable podría afectar adversamente la viabilidad de la Transacción Propuesta.

El valor combinado post-fusión de nuestras acciones y ADSs y de las acciones de Viva podría no ser igual al valor pre-fusión de ambas acciones.

No podemos asegurar que los precios combinados de cotización post-fusión de nuestras acciones y ADSs y de las acciones de Viva serán iguales o mayores al precio que tenían ambas acciones previo a la Transacción Propuesta.

El precio y el volumen de cotización de nuestras acciones y ADSs podrían fluctuar de manera significativa debido a la baja liquidez relativa de la BMV.

La BMV es una de las bolsas más grandes de Latinoamérica en términos de capitalización de mercado de las emisoras listadas, pero continúa siendo relativamente poco líquida y volátil en comparación con otros mercados de valores extranjeros de mayor tamaño. Aunque el público participa en la negociación de valores en la BMV, una parte sustancial de dicha negociación es realizada por o en nombre de inversionistas institucionales.

El volumen de negociación de valores emitidos por compañías mexicanas generalmente es menor al observado en mercados desarrollados, lo cual puede limitar la capacidad de los tenedores de nuestras acciones para venderlas en el momento o a los precios deseados, afectando adversamente el precio de cotización de nuestras acciones y, en consecuencia, el de los ADSs.

La falta de cobertura por analistas o reportes negativos sobre Volaris podría afectar el precio y volumen de cotización de nuestras acciones y ADSs.

El mercado de cotización de nuestras acciones y ADSs depende, en parte, de la cobertura y los informes que publiquen analistas de valores o de la industria. Si uno o más analistas disminuyen la calificación de nuestras acciones y ADSs, publican reportes desfavorables o contienen errores materiales respecto a nuestro negocio, es probable que el precio de mercado de nuestras acciones y ADSs disminuya.

Asimismo, si uno o más analistas dejan de dar cobertura a Volaris o no publican informes periódicos, la demanda por nuestras acciones y ADSs podría reducirse, dando lugar a una disminución en el precio y en el volumen de cotización tanto de nuestras acciones s como de nuestros ADSs.

Emisiones futuras de acciones podrían diluir la participación de los inversionistas y afectar adversamente el precio de nuestras acciones y nuestros ADSs.

Podríamos, en el futuro, emitir acciones adicionales para financiar necesidades corporativas, fortalecer nuestra estructura de capital o llevar a cabo adquisiciones u otras transacciones estratégicas. Cualquier emisión futura de nuestras acciones podría diluir la participación proporcional de los inversionistas actuales en nuestro capital social.

Asimismo, futuras emisiones de nuestras acciones, la venta de nuestras acciones o ADSs por parte de accionistas existentes o miembros de la administración, o declaraciones realizadas por nosotros o por nuestros accionistas relevantes respecto a posibles emisiones o ventas, podrían ejercer presión a la baja sobre el precio de mercado de nuestras acciones y, en consecuencia, de los ADSs. No puede garantizarse que tales fluctuaciones no afectarán de manera adversa el valor de la inversión de los tenedores de nuestras acciones o ADSs.

Las disposiciones de la legislación mexicana y de nuestros estatutos sociales pueden dificultar un cambio de control y limitar la capacidad de los tenedores de nuestras acciones o ADSs para beneficiarse de una posible prima de cambio de control.

Ciertas disposiciones previstas en la LMV y en nuestros estatutos sociales podrían dificultar, retrasar o incrementar el costo de que un tercero lleve a cabo una oferta pública de adquisición o cualquier intento de toma de control que pudiera resultar en un cambio de control de Volaris. En consecuencia, aun cuando los tenedores de nuestras acciones o ADSs pudieran desear participar en una operación de ese tipo, es posible que no tengan la oportunidad de hacerlo.

En particular, de conformidad con la LMV y con nuestros estatutos sociales, se requiere la aprobación previa del consejo de administración para que cualquier persona o grupo de personas adquiera, directa o indirectamente: (i) el 5% o más de nuestras acciones (incluyendo la adquisición de ADSs o CPOs que las representen), o (ii) el 20% o más de nuestras acciones (directamente o a través de ADSs o CPOs).

En este último caso, aun si la aprobación del consejo de administración se obtiene, la persona adquirente estará obligada a realizar una oferta pública para la adquisición del 100% de las acciones, CPOs y, en su caso, los valores que las representen. Dicha oferta deberá llevarse a cabo con una prima sustancial sobre el precio de mercado de nuestras acciones, prima que deberá determinar nuestro consejo de administración con base en la opinión de un asesor financiero independiente.

Estas disposiciones podrían afectar de manera significativa la capacidad de terceros para obtener el control de Volaris y podrían ser perjudiciales para los tenedores de nuestras acciones o ADSs que busquen beneficiarse de una prima en caso de una oferta pública derivada de un cambio de control. Para mayor información, véanse las secciones del presente Reporte Anual “Estatutos Sociales y otros Convenios – Disposiciones de cambio de control”, “Estatutos Sociales y otros Convenios – Derechos de voto” y “Estatutos Sociales y otros Convenios – Otras Disposiciones – Disposiciones en materia de inversión extranjera”.

Sujeto a la adopción de los estatutos reformados y a la obtención de la resolución mediante la cual, la Junta de Gobierno de la CNBV, exceptúe a ciertos accionistas de Viva para realizar una oferta pública de adquisición en relación con la Transacción Propuesta, entre otras condiciones para el Cierre de la Transacción Propuesta, conforme a lo previsto en el BCA, la Transacción Propuesta no requerirá acción adicional alguna conforme a las referidas disposiciones de la LMV y de nuestros estatutos sociales en materia de cambio de control.

Otros Valores:

OTROS VALORES

Mediante oficio No. 153/7327/2013 de fecha 9 de septiembre de 2013, se autorizó la inscripción en el Registro Nacional de Valores de las Acciones Serie “A”, Clase I y Clase II, representativas de la parte fija y variable del capital social de Volaris, así como, la oferta pública de las mismas en México como una parte de una colocación simultánea en los mercados internacionales mediante Certificados de Participación Ordinarios o CPOs. Mediante Oficio No. 153/12928/2020 de fecha 7 de diciembre de 2020 se autorizó la actualización de la inscripción en el Registro Nacional de Valores las Acciones Serie “A”, Clase II representativas de la parte variable del capital social de Volaris. En adición a las Acciones Serie “A”, Clase II, representativas de la parte variable del capital social de Volaris, no contamos con otros valores que se encuentren inscritos ante el Registro Nacional de Valores o RNV.

Volaris tiene inscritos ante la SEC y registrados en NYSE, ADSs (por sus siglas en inglés *American Depositary Shares*) emitidos, cada uno, con base en un CPO. De conformidad con la Ley del Mercado de Valores de 1934 de los EUA (*Securities Exchange Act of 1934*), Volaris debe presentar a la SEC un reporte anual en la Forma 20-F, así como reportes trimestrales y de eventos relevantes en la Forma 6-K.

Respecto a nuestras obligaciones de reportar, presentamos reportes financieros trimestrales y anuales, así como información corporativa y eventos relevantes a las autoridades regulatorias de México y de los EUA en forma simultánea y con la periodicidad establecida en la legislación aplicable.

Volaris ha entregado en forma completa y oportuna, los reportes sobre hechos relevantes e información periódica requerida por la legislación mexicana y extranjera aplicable.

Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro:

CAMBIOS SIGNIFICATIVOS A LOS DERECHOS DE VALORES INSCRITOS EN EL REGISTRO NACIONAL DE VALORES

Desde la fecha de la oferta pública primaria de Volaris, no ha habido modificación significativa alguna a los derechos de los valores de Volaris inscritos en el RNV.

Destino de los fondos, en su caso:

No aplica.

Documentos de carácter público:

DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO

Volaris entregará copias de este documento a cualquier accionista y/o inversionista que compruebe su calidad en términos de la legislación aplicable, y lo solicite a la persona encargada de las relaciones con los inversionistas de Volaris. Ricardo Martínez Gutiérrez, es la persona encargada de las relaciones con los inversionistas y podrá ser localizado en las oficinas de la emisora ubicadas en Av. Antonio Dovalí Jaime No.70, Torre B, Piso 13, Colonia Zedec Santa Fe, Alcaldía Álvaro Obregón, Ciudad de México, México, C.P.01210, o en el teléfono +(52)55-5261-6400, en nuestra página de internet http://ir.volaris.com o mediante correo electrónico a la dirección: ir@volaris.com

Los inversionistas que así lo deseen pueden consultar los documentos de carácter público que han sido presentados a la CNBV y a la BMV, incluyendo información periódica acerca de la situación financiera y los resultados de Volaris, así como ciertos eventos relevantes que la Compañía divulga a través de la BMV. Esta información se encuentra a disposición

del público en el Centro de Información de la BMV que se encuentra en el Centro Bursátil, ubicado en Paseo de la Reforma No. 255, Colonia Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México.

[417000-N] La emisora

Historia y desarrollo de la emisora:

HISTORIA Y DESARROLLO DE VOLARIS

Denominación. La Compañía es una sociedad anónima bursátil denominada Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V., y su nombre comercial es “Volaris”.

Constitución. Volaris se constituyó el 27 de octubre de 2005 bajo la denominación de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A. de C.V., por Blue Sky Investments, S.à.r.l., Discovery Air Investments, L.P., Corporativo Vasco de Quiroga, S.A. de C.V. y Sinca Inbursa, S.A. de C.V., Sociedad de Inversión de Capitales.

El 16 de julio de 2010, adoptamos la modalidad de sociedad anónima promotora de inversión de capital variable. En junio de 2013, adoptamos la modalidad de sociedad anónima bursátil de capital variable bajo la denominación Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

El 23 de septiembre de 2013, nosotros y algunos de nuestros accionistas completamos la oferta pública inicial de acciones con un doble listado en NYSE y en la BMV. Volaris recaudó aproximadamente EUA $207.7 millones de recursos brutos de la oferta global de 173,076,910 Acciones, la cual consistió en (i) una oferta de Acciones en México; y (ii) una oferta internacional simultánea de CPOs en forma de ADSs en los EUA y en otros países, a un precio de colocación de EUA $1.20 por acción o de EUA $12.00 por ADS. Cada ADS representa 10 CPOs y cada CPO representa un interés financiero en una Acción. Las Acciones fueron listadas en la BMV bajo la clave de pizarra VOLAR y los ADSs fueron listados en NYSE bajo la clave de pizarra VLRS. Las Acciones y los ADSs comenzaron a cotizar el 18 de septiembre de 2013.

El 11 de diciembre de 2020 llevamos a cabo una oferta pública primaria de Acciones en la que ofrecimos 134,000,000 de CPOs, en forma de ADSs con un precio de EUA $11.25 por ADS en los EUA y otros países fuera de México, de conformidad con nuestra declaración de registro con la SEC. En relación con dicha oferta los colocadores ejercieron su opción de sobreasignación de hasta 20,100,000 CPOs adicionales en la forma de ADSs completando una oferta total de 154,100,000 CPOs en forma de ADSs.

Duración. La duración de Volaris es indefinida.

Domicilio y Teléfonos. Las oficinas principales de Volaris se encuentran ubicadas en Av. Antonio Dovalí Jaime No.70, Torre B, Piso 13, Colonia Zedec Santa Fe, Alcaldía Álvaro Obregón, Ciudad de México, México, C.P. 01210, y el teléfono de la misma es +52-55-5261-6400.

Inversiones de los últimos tres años. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025 hemos realizado inversiones por EUA $491.1 millones EUA $600.7 millones y EUA $315.9 millones, respectivamente, el cual incluye la adquisición de partes rotables, refacciones, mobiliario y equipo, y la adquisición de activos intangibles. Ver “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación – Liquidez y Recursos de Capital”.

Eventos Recientes. A continuación, se describen los eventos acontecidos durante el último año:

Volaris anuncia las resoluciones aprobadas por los accionistas durante la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas

El 26 de marzo de 2026, la Emisora anunció que sus accionistas aprobaron todos los puntos del orden del día presentados durante la asamblea general extraordinaria de accionistas celebrada el 25 de marzo. La asamblea alcanzó un quórum del 93.7%, con el 91.8% del capital social en circulación de la Emisora votando a favor de la combinación de negocios propuesta con Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V., sin votos en contra y el resto en abstención.

Volaris Anuncia Renovación de Contrato de Formador de Mercado con Casa de Bolsa Santander México

El 24 de marzo de 2026, la Emisora anunció que, prorrogó hasta el 28 de marzo de 2027 la vigencia del contrato de formación de mercado celebrado con Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V., Grupo Financiero Santander México. Al amparo de dicho contrato, el Formador de Mercado continuará tomando posturas de compra y venta en las sesiones diarias sobre las acciones Serie A, con clave de cotización “VOLAR”, en la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.

Volaris anuncia la creación de un nuevo grupo Mexicano de aerolíneas para acelerar el crecimiento de la aviación y la conectividad en México

El 18 de diciembre de 2025, la Emisora anunció que ha alcanzado un acuerdo con Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V., para formar un grupo mexicano de aerolíneas bajo una estructura de sociedad controladora, con el objetivo de aumentar los viajes aéreos a precios bajos y la conectividad en México y el extranjero.

Volaris anuncia la publicación del Reporte Anual Integrado 2024

El 7 de octubre de 2025, la Emisora anunció que publicó su Reporte Anual Integrado 2024, titulado *“El Arte de la Transformación: Plegando un Futuro Sostenible”*.

Descripción del negocio:

DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO

Somos una aerolínea de ultra-bajo-costo, o ULCC (por sus siglas en inglés) constituida conforme a las leyes de México. Nuestras oficinas principales se encuentran en Av. Antonio Dovalí Jaime No.70, torre B, piso 13, Colonia Zedec Santa Fe, Alcaldía Álvaro Obregón, Ciudad de México, México, C.P. 01210. Nuestro número telefónico es +52-55-5261-6400. Nuestra página de internet es www.volaris.com. La información y contenido de nuestro sitio web no son una parte, y no están incorporados por referencia a este reporte anual.

Desde el inicio de nuestras operaciones en 2006, hemos incrementado nuestras rutas de cinco a más de 220 y hemos incrementado nuestra flota eficiente de la familia A320 de Airbus de cuatro a 155 al 31 de diciembre de 2025. Actualmente operamos hasta un promedio de 550 segmentos de vuelo diarios en rutas que conectan 44 ciudades en México, 22 ciudades en los EUA, cuatro en Centroamérica y dos en Sudamérica. Tenemos una participación de mercado muy importante en los cuatro principales aeropuertos de México (tomando como base el número de pasajeros), incluyendo Cancún, Guadalajara,

la Ciudad de México y Tijuana. Las principales ciudades que atendemos en los EUA son los centros con mayor presencia de comunidades mexicanas e hispanas, según lo señalado por el *Pew Hispanic Research Center*. Adicionalmente, nuestra subsidiaria operativa en Costa Rica, Vuela Aviación, inició operaciones el 1 de diciembre de 2016 y nuestra subsidiaria operativa en El Salvador, Vuela El Salvador, inició operaciones el 15 de septiembre de 2021. Buscamos replicar nuestro modelo de ultra bajo costo en Centro y Sudamérica, ofreciendo tarifas base bajas y servicio de punto a punto en la región.

Adicionalmente, el 16 de enero de 2018, firmamos un acuerdo de código compartido con la aerolínea ultra-bajo-costo de los EUA Frontier, el cual inició operaciones el 23 de agosto de 2018. Esperamos que este acuerdo, el primero entre dos aerolíneas de ultra-bajo-costo, abra opciones adicionales de viaje de tarifas ultra-bajas entre México y los EUA. En particular, actualmente damos servicio a 22 destinos en los EUA y 44 en México, de los cuales 21 coinciden con destinos de Frontier en ambos países.

En 2025, celebramos acuerdos adicionales de código compartido con Copa Airlines, Iberia y Hainan Airlines como parte de nuestros esfuerzos por ampliar la conectividad de nuestra red, complementando nuestro acuerdo existente con Frontier Airlines. Estos acuerdos tienen como objetivo brindar a nuestros clientes acceso a destinos adicionales.

Somos una de las aerolíneas públicas con la estructura de costos más baja a nivel mundial considerando el costo por milla por asiento disponible, o CASM. En 2025, nuestro CASM fue de EUA 8.04 centavos comparados a un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA 11.12 centavos de las otras aerolíneas latinoamericanas públicas, incluyendo a Aeroméxico, Copa y LATAM. Asimismo, tenemos costos más bajos que nuestros competidores de mercado objetivo que cotizan en bolsa en los EUA, incluyendo Alaska, Allegiant, American, Delta, Frontier, JetBlue, Southwest, y United, los cuales tuvieron un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA 16.77 centavos en 2025. Con nuestro modelo de negocios ULCC, hemos crecido de forma importante mientras que hemos mantenido un CASM bajo durante los últimos años. Hemos logrado lo anterior mediante el uso eficiente y uniforme de nuestra flota, un alto nivel de utilización de activos, un énfasis muy importante en canales de ventas y distribución directos y nuestra estructura con un sistema de compensación variable basado en el desempeño. Nos hemos enfocado de forma importante en los costos bajos como parte de nuestra cultura organizacional, y creemos que podemos bajar adicionalmente nuestro CASM incorporando nuevas aeronaves de la familia Airbus A320neo y utilizando nuestra infraestructura existente para lograr economías de escala. Creemos que el lograr mayores reducciones en nuestro CASM nos permitirá continuar bajando nuestras tarifas base, estimular la demanda del mercado e incrementar las oportunidades de otros ingresos por servicios.

Nuestro modelo de negocios ULCC y nuestro bajo CASM nos permite competir principalmente ofreciendo tarifas base bajas para estimular la demanda. Usamos nuestro sistema de control de rendimientos para establecer nuestras tarifas en un esfuerzo para lograr rendimientos y factores de ocupación adecuados en cada ruta que operamos. Usamos tarifas promocionales para estimular la demanda y nuestras tarifas base tienen precios que compiten con las tarifas de autobuses de largo alcance en México.

Durante el 2025 nuestra tarifa base promedio fue de EUA $42.0 y regularmente ofrecemos tarifas promocionales desde EUA $0.05 o MXN $1 para miembros de v.club, excluyendo tarifas de aeropuertos. Hemos desagregado ciertos componentes de nuestros servicios de viaje aéreos como parte de nuestra estrategia para que nuestros pasajeros puedan escoger y pagar por los productos y servicios que quieren utilizar. Esta estrategia de desagregación de precios nos ha permitido incrementar de forma significativa nuestros otros ingresos por servicios, así como nuestros ingresos totales. Planeamos continuar usando tarifas base bajas para estimular una demanda adicional de pasajeros, logrando que pasajeros de autobuses utilicen el transporte aéreo e incrementar nuestro factor de ocupación. En 2025, nuestro factor de ocupación promedio fue de 84.3%% comparado con un factor de ocupación promedio de 85.2% de las Otras aerolíneas latinoamericanas públicas y de 82.1% de nuestros competidores de mercado objetivo que se encuentran listados en los EUA. Un mayor factor de ocupación nos ayuda a generar otros ingresos por servicios e ingresos totales adicionales, lo que nos permite bajar aún más las tarifas base y estimular nueva demanda.

Además de tarifas bajas, nuestro objetivo es proporcionar una experiencia adecuada y eficiente de vuelo a nuestros pasajeros. Realizamos esfuerzos para ofrecer a nuestros clientes puntualidad en nuestras operaciones aéreas, las cuales tuvieron en promedio una puntualidad del 80.2% en 2025. Consideramos que hemos logrado un gran reconocimiento de

marca por nuestro enfoque en proporcionar valor agregado y una experiencia de viaje positiva a nuestros clientes. Creemos, que nuestra cultura corporativa de una positiva “administración de la relación con el cliente” ha sido un elemento clave de nuestro éxito.

La Transacción Propuesta con Viva

El 18 de diciembre de 2025, la Compañía celebró el BCA con Viva, conforme al cual, y sujeto a sus términos y condiciones, Viva se fusionará con la Compañía, subsistiendo esta última como sociedad fusionante (la “Compañía Combinada”), de conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles y la LMV. Bajo los términos del BCA, cada acción de Viva emitida y en circulación a la fecha efectiva de la Fusión será automáticamente cancelada y convertida en el derecho a recibir la contraprestación por Fusión por acción aplicable, consistente en el número correspondiente de Acciones Serie A de la Compañía Combinada (en el caso de los Tenedores Mexicanos Calificados) o de ADS de la Compañía Combinada (en el caso de otros titulares), según se especifica en el BCA, más cualquier contraprestación en efectivo aplicable pagadera en lugar de fracciones de acciones. Tras el Cierre de la Fusión, los accionistas de Viva y Volaris previos a la Fusión poseerán aproximadamente el 48% y el 50% del capital social de la Compañía Combinada, respectivamente, con aproximadamente el 2% del capital social de la Compañía Combinada mantenido en tesorería para respaldar la conversión potencial de ciertas notas convertibles heredadas de Viva que serán asumidas por la Compañía Combinada en relación con la Fusión. A la fecha de este reporte anual, tanto los accionistas de Volaris como los de Viva han aprobado la Fusión y las transacciones relacionadas contempladas en el BCA; los accionistas de Volaris aprobaron la transacción en una Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada el 25 de marzo de 2026, y los accionistas de Viva aprobaron previamente la Fusión y las transacciones relacionadas mediante resoluciones unánimes por escrito. La consumación de la Transacción Propuesta está sujeta a ciertas condiciones de Cierre, incluyendo las aprobaciones regulatorias requeridas. A la fecha de este reporte anual, la Compañía ha presentado las solicitudes ante las autoridades pertinentes y las aprobaciones aún están pendientes. De completarse, se espera que la Transacción Propuesta tenga un impacto material en nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera.

Actividad Principal:

Actividad Principal

Industria

Existen tres principales categorías de aerolíneas de pasajeros que operan en el mercado mexicano: (i) la red de aerolíneas tradicionales, que incluye Grupo Aeroméxico, (ii) las aerolíneas de ultra bajo costo, que incluye Volaris y Aeroenlaces Nacionales, y (iii) las aerolíneas regionales que operan exclusivamente en mercados de nicho dentro de México, representando menos del 1% del total de la participación de mercado. El modelo de negocios ULCC es un sub-conjunto del mercado de aerolíneas de bajo costo.

Las aerolíneas tradicionales ofrecen vuelos regulares a los principales destinos nacionales e internacionales (directamente o a través de alianzas como Star Alliance, Oneworld y/o SkyTeam), y a numerosas ciudades más pequeñas. Estas compañías áreas operan principalmente a través de un sistema de red de rutas conocido como “centro de navegación base”. Este sistema concentra la mayor parte de las operaciones de una aerolínea en un número limitado de ciudades centro, sirviendo a otros destinos en el sistema, como una escala o sirviendo para la conexión del servicio a través de aeropuertos centrales para conectar posteriormente a los destinos secundarios. Dicho sistema permite a los pasajeros volar de un punto de origen a más destinos sin tener que cambiar de compañía aérea. Las aerolíneas tradicionales suelen tener estructuras de costos más altos que las compañías de bajo costo debido a mayores costos laborales, ineficiencia en la programación del

personal de vuelo y de los itinerarios de vuelos, la concentración de las operaciones en los aeropuertos de mayor costo, y la oferta de múltiples clases de servicios. Otros ejemplos de aerolíneas tradicionales en el mercado de Latinoamérica son Avianca, Copa y LATAM.

Las aerolíneas de bajo costo suelen operar vuelos directos, de punto a punto, lo que tiende a mejorar la eficiencia de las aeronaves y de la tripulación.

Además, las aerolíneas de bajo costo a menudo actúan en los mercados principales a través de aeropuertos secundarios de menor costo en las mismas regiones. Muchas compañías aéreas de bajo costo ofrecen solamente una clase de servicio, incrementando el número de asientos en cada vuelo y evitando así el costo gradual y significativo que resulte de ofrecer servicios de diversas clases. Por último, las compañías aéreas de bajo costo tienden a operar flotas con sólo una o máximo dos familias de aeronaves, con el fin de maximizar la utilización de las tripulaciones de vuelo en toda la flota, mejorar la flexibilidad de la programación de las aeronaves y reducir al mínimo los costos de inventario y mantenimiento de las mismas. El mercado mexicano, el cual cuenta con un gran número de viajeros VFR y viajeros por placer, ha experimentado un incremento en la demanda por este tipo de compañías aéreas de bajo costo en los últimos años.

En los últimos años, diversas aerolíneas tradicionales en el mundo han experimentado reestructuras financieras significativas, incluyendo el cierre de sus operaciones o la fusión con alguna otra aerolínea. Estas reestructuras han permitido a las aerolíneas tradicionales reducir sus altos costos laborales, reestructurar su deuda, modificar o terminar sus planes de pensión y en general, reducir su costo de estructura. Lo anterior, ha resultado en una flexibilidad en la fuerza de trabajo y en la reducción de costos, mejorando simultáneamente la oferta de productos similares a los ofrecidos por otras aerolíneas de bajo costo. Asimismo, muchas de las aerolíneas tradicionales han realizado las mejoras antes mencionadas, manteniendo sus extensas redes de rutas, a través de alianzas y mediante los programas de viajero frecuente. Uno de los resultados derivados de la reestructura de las aerolíneas tradicionales es que la diferencia en la estructura de costos, y la ventaja competitiva que mantenían anteriormente respecto de las aerolíneas de bajo costo, de alguna forma ha disminuido. A nivel mundial los modelos de negocios ULCC implica, entre otras cosas, un enfoque específico en bajos costos, el uso eficiente de los activos, una desagregación de las fuentes de ingresos diferenciando la tarifa base y los productos y servicios múltiples ofrecidos con costos adicionales. Las ULCC con modelos de negocio, a nivel mundial, incluyen Allegiant y Frontier en los Estados Unidos, Ryanair y Wizz en Europa, y AirAsia en Asia.

Las ULCCs somos capaces de lograr operaciones de bajo costo debido a sus flotas altamente eficientes y uniformes, las cuales cuentan con una alta densidad de asientos y con un solo pasillo. Adicionalmente, las ULCCs proporcionamos tarifas extremadamente bajas a los clientes con el fin de estimular la demanda y generar altas tasas de utilización de las aeronaves. Con altas tasas de utilización, las ULCCs son capaces de generar importantes ingresos adicionales a través de la oferta de productos y servicios adicionales, tales como costos por transportación de equipaje, selección de asientos con anticipación, espacio extra entre asientos, costos por cambios en las reservaciones, y/o servicios adyacentes como reservaciones en hoteles, transportación al aeropuerto y renta de automóviles. Las ULCC nos enfocamos en los viajeros VFR y en personas que realizan viajes de placer y no en personas que realizan viajes de negocios. Los productos de las ULCC suelen atraer al cliente que busca costos bajos ya que ofrecen una tarifa base baja, así como la posibilidad de escoger pagar solamente por los productos y servicios adicionales que desean recibir.

Tendencias económicas y demográficas

Consideramos que la industria aérea en México tiene un fuerte potencial de crecimiento dada la población joven, la tendencia a largo plazo del mejoramiento de la base macroeconómica y la creciente clase media, lo que probablemente facilitará una adecuada expansión estructural del sector aéreo. Así mismo, la industria aérea nacional se encuentra poco penetrada en comparación con otros países de tamaño similar y con características demográficas similares, en términos de viajes per cápita. Estos elementos se combinan en un momento en que la industria está bajo un considerable desgaste debido en parte al cese de operaciones de algunas de las aerolíneas tradicionales.

En términos del entorno macroeconómico, el crecimiento del PIB en México se espera que sea de 1.6% en 2026 y 2.0% en 2027, de acuerdo con las proyecciones del Banco Central de México. El PIB de México en pesos creció a una TACC del 4.4% desde 2015 hasta 2025, según el INEGI. La expectativa de crecimiento para el PIB de EUA para 2026 es de 2.4%, y de 2.3% para 2027, de acuerdo con la Reserva Federal de EUA.

Al 2020, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, aproximadamente el 70% de la población mexicana se encontraba por arriba de los 18 años, lo cual consideramos beneficia a Volaris al proveer una base sólida de pasajeros jóvenes potenciales en el futuro. Esto contrasta favorablemente con los mercados más maduros como el de la aviación en los EUA, donde aproximadamente el 79% de la población se encontraba por arriba de los 18 años a julio de 2025, según la Oficina del Censo de Estados Unidos.

Sin embargo, a pesar de estos indicadores demográficos favorables, el mercado de la aviación en México mantiene un bajo nivel de penetración. De acuerdo con datos del Pronóstico del Mercado Global de Airbus, al 2024, los vuelos en México fueron de 0.6 por habitante, reflejando un menor nivel de penetración en el transporte aéreo comparado con países con economías (medido por el ingreso por habitante) y geografías similares. Específicamente, los vuelos per cápita en Colombia fueron de 1.0, comparado con 1.0 en Chile durante el mismo año. Por último, los vuelos per cápita en Turquía se ubicaron en 1.3 de acuerdo con la misma fuente.

La industria aérea mexicana de bajo costo compite con alternativas de transporte terrestre, principalmente con las compañías de autobuses que ofrecen servicios de distancias largas. Dados los servicios ferroviarios limitados en México, el uso del autobús ha sido tradicionalmente la principal opción de bajo costo para transporte de larga distancia para gran parte de la población en México. En 2024, las compañías de autobuses transportaron más de 3.1 mil millones de pasajeros en México en el mercado doméstico, de los cuales aproximadamente 84.6 millones viajaron en segmentos ejecutivos y de lujo, según los indicadores de la SICT, que incluyen distancias largas (cinco horas o más) o cortas. Consideramos que la posibilidad de dicho cambio en la demanda de autobuses al transporte aéreo en México representa una oportunidad importante a medida que el entorno macroeconómico mejora y la demografía del país toma forma. Asimismo, consideramos que los pasajeros de autobús de larga distancia continuarán cambiando a los viajes aéreos cuando las tarifas promocionales sean más bajas que las tarifas de autobuses para rutas similares.

En el pasado el gobierno federal mexicano ha realizado inversiones sustanciales en el desarrollo de infraestructura aeroportuaria en México. En 1998, el gobierno mexicano creó un programa para abrir los aeropuertos mexicanos a inversiones privadas. A tres compañías privadas operadoras de aeropuertos (Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V., Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. y Aeropuertos del Sureste de México, S.A.B. de C.V.) les fueron otorgadas concesiones por un término de 50 años para operar aeropuertos en México. En la primera etapa del proceso de privatización, el gobierno mexicano vendió una participación minoritaria a socios estratégicos. El proceso de privatización culminó a mediados del año 2006, cuando el gobierno federal mexicano vendió sus acciones al público inversionista a través de ofertas públicas iniciales.

El gobierno federal mexicano aún administra y opera el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), el cual considera como estratégico, así como otros aeropuertos de menor importancia en el país. Consideramos que esta sólida infraestructura fundacional, así como la inversión y desarrollo continuo, podrían resultar en un crecimiento para el mercado de las aerolíneas en México. En marzo de 2022, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles inició operaciones, este aeropuerto es manejado y operado por el gobierno federal mexicano. El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se encuentra en remodelación con meta de concluir durante el 2026.

Airbus espera que el mercado aéreo doméstico de América Latina y el Caribe tenga una tasa de crecimiento anual compuesta (TACC) del 3.8%, entre 2019 y 2044, según el Pronóstico del Mercado Global de Airbus 2025 (GMF25). Específicamente, se pronostica que el mercado doméstico en México registre una TACC de 4.5%, entre 2019 y 2044, con una TACC correspondiente de 3.1% en las rutas entre México y EUA, durante este mismo periodo. Asimismo, se espera que el flujo de pasajeros de Centro América a EUA tenga una TACC de 3.7%. Se espera que el crecimiento proyectado se dé en los flujos interregionales, soportado por el continuo crecimiento de la red de rutas de aerolíneas de bajo costo. Se espera que el continuo crecimiento de la clase media, así como del alza en los niveles de ingreso continúen motivando la expansión

económica a largo plazo en América Latina. El tráfico de pasajeros entre Centroamérica y el Caribe y Norteamérica se mantendrá sólido, mientras las aerolíneas de bajo costo de Norte y Latinoamérica continúan creciendo sus servicios en este flujo.

La industria de la aviación en México ha sufrido una transformación importante debido al surgimiento de aerolíneas de ultra bajo costo, y a la salida de más de nueve aerolíneas desde 2007, según lo reportado por la SICT. Adicionalmente, la pandemia resultó en una consolidación sin precedentes en el mercado. Al 31 de diciembre de 2025, las tres aerolíneas principales mantuvieron colectivamente el 99% del mercado doméstico, y el 74% de esta participación fue atribuida a las aerolíneas de ultra bajo costo, Volaris y Aeroenlaces Nacionales. Cambios en el nivel de competitividad entre las aerolíneas han tenido como resultado un incremento importante en el factor de ocupación nacional para las demás aerolíneas.

Información de Mercado

El sector del transporte aéreo es altamente competitivo. Los principales factores competitivos en la industria aérea incluyen los precios de las tarifas base, el precio total del boleto, los horarios de vuelo, los tipos de aeronaves, los servicios proporcionados a los pasajeros, el número de rutas/destinos atendidos por ciudad, el servicio al cliente, el historial de seguridad, la reputación, las relaciones de código compartido, los programas de viajero frecuente y las oportunidades de amortización de puntos. La industria de la aviación es particularmente susceptible a los descuentos en precios, debido a que, una vez que un vuelo está programado, las compañías aéreas enfrentan únicamente costos adicionales nominales para brindar servicio a los pasajeros que, de otra manera, serían asientos no vendidos. Los gastos de un vuelo programado no varían significativamente con el número de pasajeros transportados, y como resultado, un cambio relativamente pequeño en el número de pasajeros o en el precio pudiera tener un efecto desproporcionado en los resultados de operación y financieros de una aerolínea. La competencia de precios se produce a través de descuentos, cambios en sus estructuras, en igualar las tarifas, en la realización de promociones y en el desarrollo de programas de viajero frecuente. Las compañías aéreas utilizan frecuentemente tarifas de descuento y otras promociones para estimular el tráfico durante los periodos de viaje considerados como temporada baja, normalmente para generar flujo de caja y para maximizar los ingresos por ASM. El predominio de las tarifas de descuento puede ser particularmente delicado cuando una compañía aérea tiene exceso de capacidad y se encuentra bajo presión financiera para vender boletos de avión.

En México, EUA, los países de Centro y Sudamérica en los que operamos, el mercado de pasajeros de las aerolíneas consiste principalmente en tres grupos de viajeros: los viajeros de negocios, las personas que realizan viajes de placer y los viajeros VFR. Las personas que realizan viajes de placer y los viajeros VFR típicamente se enfocan en la búsqueda de tarifas bajas, mientras que los viajeros de negocios toman en consideración factores como la frecuencia de vuelos, la flexibilidad de los horarios, la conectividad de las rutas, los servicios ofrecidos, incluyendo los programas de viajero frecuente y las salas de espera de los aeropuertos, así como el costo del viaje.

Los viajeros VFR y las personas que viajan por placer lo hacen por varias razones, incluyendo visitas sociales y vacaciones. Consideramos que el tráfico de los viajeros VFR y de las personas que realizan viajes de placer son los componentes más importantes del mercado al cual estamos enfocados y ayudan y contribuyen a la generación de nuestros ingresos complementarios. Estimamos que los viajeros VFR y las personas que viajan por placer representan un porcentaje significativo de nuestro volumen total de pasajeros. Como parte de nuestra estrategia de desarrollo de rutas, nos enfocamos en mercados que atraerán probablemente a los viajeros VFR y a las personas que realizan viajes de placer al ofrecer precios que anteriormente no se encontraban disponibles. Esta estrategia nos permite estimular la demanda en nuevos mercados al promover los viajes para los viajeros VFR y las personas que realizan viajes de placer.

El volumen de pasajeros nacionales ha aumentado en México en un TACC de 6.5% y los de pasajeros internacionales aumentaron un TACC de 5.6% de 2010 a 2025 conforme a los datos de la AFAC. La siguiente tabla señala el volumen histórico de pasajeros en rutas nacionales e internacionales en México de 2010 a 2025:

Volúmenes de Pasajeros (millones de pasajeros)[1]	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nacionales	24.6	25.6	28.2	30.6	33.0	37.3	41.9	45.4	49.7	53.7	28.3	44.4	57.2	63.6	61.6	63.5
%crecimiento (decremento)	*0.2%*	*3.9%*	*10.3%*	*8.5%*	*7.7%*	*13.0%*	*12.5%*	8.2%	9.5%	8.1%	(47.4%)	57.2%	28.8%	11.2%	(3.3)%	3.2%
Internacionales	25.8	26.8	28.5	30.9	33.6	37.5	40.8	45.1	47.6	48.8	20.1	35.8	50.1	54.7	57.9	58.8
%crecimiento (decremento)	*6.3%*	*4.1%*	*6.5%*	*8.1%*	*8.8%*	*11.7%*	*8.9%*	10.4%	5.6%	2.5%	(58.8%)	78.2%	40.0%	9.2%	5.7%	1.4%
Total	**50.4**	**52.4**	**56.7**	**61.5**	**66.6**	**74.8**	**82.7**	**90.5**	**97.3**	**102.5**	**48.4**	**80.2**	**107.3**	**118.3**	**119.5**	**122.3**
%crecimiento (decremento)	*3.2%*	*4.0%*	*8.3%*	*8.3%*	*8.3%*	*12.3%*	*10.7%*	9.3%	7.6%	5.4%	(52.8%)	65.9%	33.8%	10.3%	0.9%	2.4%

Fuente: AFAC – “Estadísticas de tráfico por aerolínea”

Nuestra estrategia de crecimiento internacional se centran en los mercados de los EUA que cuentan con grandes comunidades de mexicanos y latinoamericanos con el fin de estimular la demanda y el tráfico de los viajeros VFR y de las personas que realizan viajes de placer. Durante 2025, aproximadamente el 68% de los pasajeros internacionales en México volaron a los EUA, siendo éste el principal destino internacional para los pasajeros aéreos en México. Todas las aerolíneas tradicionales de los Estados vuelan desde y hacia México, pero a un mayor costo que las aerolíneas de bajo costo. En la mayoría de los casos, mexicanos que residen en los EUA compran boletos de avión para familiares que viven en México para que vuelen a los EUA. Por esta razón nos enfocamos en nuestras rutas internacionales a las ciudades de los EUA que tienen importantes comunidades mexicanas o mexicana americanas. Estas ciudades generalmente se encuentran en y cerca de condados con poblaciones hispanas de más de un millón de personas al 2020 según el Centro Hispano de Investigación del PEW Research. Adicionalmente, según lo indicado por la misma fuente, al 2024, los cinco estados con mayor población hispana en EUA incluyen:

- California: 16.1 millones;
- Texas: 12.6 millones;
- Florida: 6.7 millones;
- Nueva York: 4.0 millones; y
- Illions: 2.5 millones.

En años recientes también hemos crecido nuestras operaciones a Centroamérica y Sudamérica.

En 2025, las aerolíneas mexicanas de ultra bajo costo (Volaris y Aeroenlaces Nacionales) conjuntamente mantenían el 73.5% del mercado nacional con base en los segmentos de vuelos de pasajeros, conforme a la información de la AFAC. La siguiente tabla señala las participaciones de mercado históricas en las rutas nacionales con base en los segmentos de vuelo de pasajeros de cada participante de mercado y por cada uno de los periodos indicados:

Participación en el mercado nacional[1]	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Volaris	14.71%	17.96%	20.39%	23.04%	23.23%	24.67%	27.42%	27.42%	28.31%	31.23%	38.34%	41.22%	41.00%	38.27%	33.28%	34.01%
Grupo Aeroméxico	35.69%	40.07%	37.78%	35.77%	36.04%	33.74%	31.13%	28.96%	27.59%	24.21%	25.31%	27.48%	26.50%	27.53%	27.54%	25.07%
Grupo Mexicana[2]	6.01%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.48%	0.68%

Interjet[3]	16.26%	24.78%	23.83%	24.37%	23.69%	24.53%	21.63%	21.18%	20.48%	19.69%	8.75%	—	—	—	—	_
Viva	8.80%	11.49%	12.49%	12.19%	11.81%	11.70%	14.25%	16.87%	18.35%	20.12%	24.41%	28.31%	30.40%	33.23%	38.03%	39.54%

Fuente: AFAC – "Estadísticas de tráfico por aerolínea"
(1) La participación de mercado se obtiene dividiendo el número de pasajeros de cada aerolínea entre el total de pasajeros de todas las aerolíneas durante el período indicado.
(2) Interrumpió operaciones en agosto de 2010 y las reanudó en 2023.
(3) Suspendió operaciones en diciembre de 2020 y se declaró en bancarrota en abril de 2023.

La industria aérea en México ha experimentado una contracción con la salida de más de nueve aerolíneas desde 2007, incluyendo la quiebra de Grupo Mexicana en abril de 2014, la quiebra de Interjet en abril de 2023 y el cese definitivo de operaciones de Transportes Aeromar, S.A. de C.V., el 15 de febrero de 2023. Esto nos permitió expandir nuestra oferta de servicios internacionales en un período muy corto.

La siguiente tabla señala la participación histórica de mercado en rutas internacionales entre México, los Estados Unidos y otros países con base en los segmentos de vuelo de pasajeros de los participantes clave de la industria mexicana por cada uno de los periodos indicados:

Participación en el mercado internacional [1]	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Volaris	9.38%	21.11%	21.45%	20.42%	21.24%	22.75%	24.70%	22.80%	19.63%	21.83%	35.96%	39.20%	35.83%	38.08%	36.72%	36.6%
Grupo Aeroméxico	39.83%	75.73%	67.24%	64.63%	66.05%	61.67%	56.82%	55.65%	53.20%	45.58%	37.28%	41.59%	47.63%	45.47%	46.91%	45.9%
Grupo Mexicana[2]	49.94%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Interjet[3]	—	1.51%	8.80%	13.42%	11.09%	13.69%	17.60%	20.72%	24.57%	28.65%	17.93%	—	—	—	—	—
Viva	0.84%	1.54%	2.13%	0.81%	0.91%	1.52%	0.55%	0.64%	2.46%	3.60%	8.08%	18.11%	15.37%	15.55%	15.91%	17.1%

Fuente: AFAC – "Estadísticas de tráfico por aerolínea"
(1) La participación de mercado se calcula dividiendo el número de pasajeros de cada aerolínea mexicana entre el total de pasajeros de todas las aerolíneas mexicanas durante el período indicado.
(2) Interrumpió operaciones en agosto de 2010 y las reanudó en 2023.
(3) Suspendió operaciones en diciembre de 2020 y se declaró en bancarrota en abril de 2023.

Hemos sido capaces de incrementar nuestra participación de mercado internacional sustancialmente en los últimos cinco años, incluso con una fuerte competencia de las principales aerolíneas estadounidenses. En 2025, fuimos una de las aerolíneas internacionales más grandes en términos de segmentos de vuelo de pasajeros entre las aerolíneas que operan vuelos internacionales desde o hacia México. Hemos sido capaces de incrementar nuestra participación de mercado debido a nuestra estrategia de estimular el mercado en EUA con grandes poblaciones mexicanas y comunidades mexicoamericanas.

En términos de pasajeros nacionales e internacionales, nuestro volumen total de pasajeros incrementó en una tasa anual de crecimiento compuesto (TACC) de 13.9% de 2010 a 2025 con aproximadamente 4.4 millones de pasajeros con boletos reservados en 2010 y 31.0 millones de pasajeros con boletos reservados en 2025. Desde nuestra creación, el volumen total de pasajeros ha aumentado a una TACC del 20.5% entre 2006 y 2025, pasando de aproximadamente 0.9 millones de pasajeros con boletos reservados en 2006.

Nuestro modelo de negocios

Nuestro modelo de negocios es similar al modelo de otras compañías ULCC que operan en otras partes del mundo, tales como Allegiant y Frontier en los EUA, Ryanair y Wizz en Europa y AirAsia en Asia. Utilizamos nuestro modelo de negocios ULCC y operamos eficientemente para ofrecer tarifas base a muy bajo costo y para estimular la demanda, siendo nuestro objetivo proporcionar un servicio de alta calidad a los clientes. Nuestra estrategia de desegregación de precios nos permite ofrecer tarifas base bajas y permite a nuestros clientes elegir y pagar una gama de productos y servicios opcionales por un costo adicional. Nos hemos enfocado en los clientes VFR, así como en los viajeros de negocios que se preocupan por el costo del viaje y personas que realizan viajes de placer en México y a determinados destinos en los EUA, Centro y Sudamérica.

Desde mayo de 2012, hemos desagregado ciertos componentes de nuestro servicio de transporte aéreo como parte de una estrategia para permitir a nuestros viajeros elegir y pagar únicamente por aquellos productos y servicios que quieren usar. Esta estrategia de desagregación nos ha permitido aumentar significativamente nuestros ingresos por servicios adicionales, así como nuestros ingresos totales. Asimismo, el 15 de julio de 2025, lanzamos altitude, nuestro programa de lealtad interno, diseñado para fomentar la repetición de viajes y premiar la fidelidad de los pasajeros.

Tenemos planeado continuar utilizando tarifas de bajo costo para estimular la demanda de pasajeros adicionales, trasladar a los pasajeros que utilicen el autobús al transporte aéreo e incrementar nuestro factor de ocupación. Un mayor factor de ocupación nos ayudaría a generar mayores ingresos por servicios adicionales y mayores ingresos totales, lo que, en consecuencia, nos permitiría disminuir aún más nuestras tarifas base y estimular nueva demanda.

Tenemos un implacable enfoque en los bajos costos como parte de nuestra cultura organizacional. Somos una de las compañías aérea de más bajo costo en Latinoamérica, basado en CASM, en comparación con las Otras aerolíneas latinoamericanas públicas. También somos una de las compañías aéreas con los costos más bajos en nuestros mercados en México y en EUA, en comparación con nuestros competidores de mercado, de acuerdo con la información pública disponible de dichos competidores. Somos capaces de mantener nuestros costos bajos, debido a nuestra flota eficiente y uniforme de aeronaves, la alta utilización de activos, nuestro énfasis en ventas directas y distribución, y nuestros sistemas de compensación variable basados en el desempeño de nuestros empleados.

Desde nuestro inicio, hemos buscado alcanzar los siguientes objetivos:

- crear un modelo de negocio rentable y sostenible;
- competir exitosamente creando ventajas estructurales sobre otros transportistas que operan en México a través de nuestro modelo de negocio de ULCC (compañía aérea de ultra bajo costo);
- ofrecer viajes aéreos asequibles con una experiencia adecuada y eficiente para nuestros clientes; y
- crear una cultura de trabajo dinámica, consciente de los costos y emprendedora para nuestros empleados.

Nuestras Fortalezas

Consideramos que nuestras fortalezas son:

La estructura de costo baja. Consideramos que en 2025 tuvimos la estructura de costo más baja entre las Aerolíneas latinoamericanas públicas con un CASM de EUA 8.04 centavos, comparado al de Aeroméxico de EUA 12.50, al de Copa de EUA 8.60 centavos, y al de LATAM de EUA 11.44 centavos. Así mismo, tenemos menores costos que los Competidores de mercado objetivo que se encuentran listados en los EUA, comparado con el CASM de Alaska de EUA 14.99 centavos, Allegiant EUA 11.24 centavos, a American de EUA 17.76 centavos, Delta de EUA 19.31 centavos, Frontier de EUA 9.74 centavos, JetBlue EUA 14.51 centavos, Southwest de EUA 15.35 centavos, y United de EUA 16.46 centavos en 2025, de conformidad con la información financiera disponible públicamente. Entre otras razones, nuestros bajos costos de operación se deben principalmente a los siguientes factores:

- *Flota uniforme y eficiente*. Operamos una flota uniforme y eficiente de aeronaves de la familia A320 de Airbus, con un promedio de edad por aeronave de 6.6 años al 31 de diciembre de 2025.

- *Alta utilización de activos*. Nuestra flota tiene una configuración uniforme y de alta densidad de asientos y tenemos uno de los promedios más altos de utilización de aeronaves con 12.76 horas bloque por día en 2025.

- *Distribución en canales directos de ventas*. Alentamos a nuestros clientes a comprar los boletos a través de nuestro sitio web, nuestra aplicación móvil, nuestro *call center* y mostradores en aeropuerto; dado que dichos sitios representan un menor costo para nosotros. Vendemos el 84% de nuestros boletos por medio de estos canales. A partir de 2025, implementamos el uso de un sistema global de distribución a través del estándar New Distribution Capability (NDC) de Sabre.

- *Estructura variable de compensación basada en el desempeño.* Compensamos a nuestros empleados en base a su desempeño, y los premiamos por la contribución que realizan al éxito de la Compañía y no por su antigüedad.

Generación de ingresos adicionales. Hemos podido crecer nuestros ingresos no derivados de la venta boletos permitiendo a los clientes escoger los productos y servicios adicionales que adquieren y usan. Debido a nuestra estrategia de desagregación de servicios hemos incrementado nuestros ingresos no derivados de la venta de boletos por cliente en cada segmento de vuelo, de aproximadamente EUA $9.61 en 2010 a EUA $54.96 en 2025, mediante, entre otros:

- equipaje documentado;

- el cobro por exceso de equipaje;

- el uso del espacio excedente para transportar carga;

- transmitir todos los gastos relacionados con la distribución;

- cobrar por la selección anticipada de asientos, espacio adicional entre asientos y el transportar equipo deportivo;

- hacer cumplir de forma consistente nuestras políticas de venta de boletos, incluyendo el cobro de los cargos por cambios;

- la generación de cargos por suscripción a nuestros servicios de suscripción para tarifas ultra bajas, v.club y Pase Anual;

- la obtención de ingresos relacionados con nuestra marca, tales como nuestro programa de tarjeta de crédito Volaris;

- la venta de anexos al itinerario, tales como reservaciones de hotel o renta de automóvil y estacionamiento en el aeropuerto, así como la puesta a disposición de seguros por interrupción de viajes comercializados por terceros, por medio de nuestro sitio web; y

- la venta de espacios publicitarios a bordo.

Enfoque principal en viajeros VFR, viajeros de negocios conscientes del costo del viaje y viajeros de placer. Nuestro objetivo principal son los viajeros VFR, viajeros de negocios conscientes del costo del viaje y viajeros de placer en México y en los EUA. Consideramos que estos viajeros tienen el mayor potencial de crecimiento en nuestros mercados objetivo. Por medio de la oferta de tarifas promocionales bajas, estimulamos la demanda de viajes VFR y de placer y atraemos nuevos clientes, incluyendo aquellos que solamente han viajado por autobús. Hacemos uso de nuestro sistema de administración de ingresos para fijar los precios tomando como base el momento de la reservación y el factor de ocupación.

Durante 2025, regularmente administrábamos los ingresos y el factor de ocupación, a través de tarifas promocionales dirigidas tan bajas que pueden llegar a los EUA $0.05 o MXN $1 para miembros v.club, excluyendo tarifas de aeropuertos. Hemos encontrado que muchos mexicanos y mexicoamericanos que viven en los EUA compran boletos para ellos y sus familias en México. Adicionalmente, tenemos más de 257,000 puntos de pago en todo México, EUA, Guatemala, El Salvador, Costa Rica, Perú y Colombia que permiten a los viajeros, particularmente en México, que no tienen tarjetas de crédito, o bien, que no se sienten cómodos proporcionando información de una tarjeta de crédito a través de nuestro sitio web o de nuestro centro de atención telefónica, reservar sus asientos a través del sitio web o del centro de atención telefónica y pagar en efectivo en un periodo de 24 horas. Además, ofrecemos vuelos nocturnos, lo cual atrae a nuestros clientes nacionales e internacionales que quieren ahorrar en gastos de hospedaje.

Enfoque disciplinado en la selección de mercados y de rutas. Seleccionamos los mercados objetivos y las rutas donde podemos lograr rentabilidad en un plazo razonable, y solo continuamos operando en las rutas donde se puede conseguir y mantener un nivel determinado de rentabilidad. Al desarrollar nuestra red de rutas, nos enfocamos en ganar una participación de mercado en las rutas que han sido desatendidas o en aquellas en las que el servicio es proporcionado por aerolíneas de costo más alto donde tenemos una ventaja competitiva. Por lo anterior, estamos estimulando la demanda mediante tarifas base bajas e intentando tomar participación de mercado de los operadores tradicionales. Hemos desarrollado una red de rutas rentable, en una base anual conforme a los resultados de nuestro ejercicio social concluido recientemente, y somos los líderes en varios de los mercados que atendemos. Al 31 de diciembre de 2025 contábamos con más del 50% del mercado de pasajeros en 141 de nuestras 250 rutas. Al 31 de diciembre de 2025 no teníamos competencia de otras aerolíneas en más del 37% de nuestras rutas. En 2025 el 34% de nuestros ingresos de pasajeros se derivó de nuestras rutas internacionales hacia y desde EUA y el 38% de nuestros ASMs fueron en dichas rutas.

Eficiencia y desempeño líder en el mercado. Creemos que somos una de las aerolíneas más eficientes en Latinoamérica. En 2025, logramos un factor de ocupación promedio de 84.3% y un índice de utilización promedio de las aeronaves de 12.76 horas bloque por día con un tiempo en tierra entre vuelos de aproximadamente 71 minutos. Nuestro índice de utilización promedio de aeronaves de 10.3 horas de vuelo por día en 2025 se encuentra entre los más altos de todo el mundo, 12% más alto en comparación con un promedio en la industria de 9.2 horas de vuelo por día para todas las aeronaves Airbus A320, 5% más alto en comparación con un promedio en la industria de 9.8 horas de vuelo por día para todas las aeronaves Airbus A321, de acuerdo con información por el año terminado el 31 de diciembre de 2025 de Airbus. Las configuraciones de asientos de alta densidad y de clase única en nuestras aeronaves nos permiten incrementar los ASMs y reducir nuestros costos fijos por asiento en mayor proporción a las configuraciones de asientos de baja densidad operadas por algunos de nuestros competidores. Adicionalmente, buscamos alcanzar un desempeño operativo líder en el mercado, con un índice del 80.2% de puntualidad en nuestros vuelos, un cumplimiento de itinerario de 99.4% y un índice de equipaje perdido de solo 0.8 maletas por cada 1,000 pasajeros en 2025.

Reconocimiento de marca y base de fans. Consideramos que hemos desarrollado una marca reconocida en México debido a nuestro enfoque en proporcionar un valor agregado y una experiencia agradable de viaje a nuestros clientes. Al 31 de diciembre de 2025, teníamos aproximadamente un total de 5.5 millones de fans en Facebook, un total de 1.7 millones de seguidores en X (anteriormente Twitter), un total de 647 mil seguidores en Instagram, un total de 58 mil suscriptores en Youtube y un total de 254 mil seguidores en TikTok, los cuales usamos principalmente para fines de mercadotecnia, servicio a clientes y promoción. Nuestro alcance en las redes sociales ha sido una herramienta mercadológica de muy bajo costo, pero muy efectiva y nos ha permitido desarrollar promociones enfocadas efectivas en tiempos muy cortos. También hemos desarrollado diversos programas que hacen al viaje en avión más atractivo para pasajeros que viajan por primera vez y para viajeros que buscan servicios adicionales. Durante el mes de abril de 202, el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (IMPI) declaró la marca de “Volaris” como una marca famosa.

Sólido Balance General. Tenemos un nivel sano de deuda financiera, ya que hemos financiado principalmente nuestras operaciones a través de capital y flujos de efectivo operativos, y solo hemos utilizado arrendamientos operativos para nuestros aviones. Creemos que nuestra sólida posición financiera nos permite financiar prudentemente nuevas oportunidades de crecimiento en nuestros mercados y defender nuestra red existente de nuestros competidores. Al 31 de

diciembre de 2025, tuvimos un saldo de EUA $753.9 millones en efectivo y equivalentes de efectivo, lo que representa el 25% de nuestros ingresos operativos de los últimos 12 meses. Además, al 31 de diciembre de 2025, nuestras líneas de crédito disponibles totalizaron EUA $2,045.6 millones, de los cuales EUA $1,447.6 millones estaban relacionados con deuda financiera (EUA $273.1 millones no han sido dispuestos) y EUA $598.0 millones estaban relacionados con cartas de crédito (EUA $241.6 millones no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía tenía disponibles líneas de crédito por EUA $514.7 millones.

Cultura de empresa, equipo de administración experimentado y accionistas. Hemos desarrollado una cultura de empresa entre nuestros empleados, la cual se enfoca en seguridad, meritocracia, eficiencia y rentabilidad, con un componente importante en la compensación basada en el desempeño. Nuestro equipo de administración está integrado por ejecutivos experimentados en sus campos respectivos, incluyendo la aviación, ventas y mercadotecnia, finanzas o en la industria tecnológica en Latinoamérica. Adicionalmente, nuestros accionistas principales tienen experiencia previa en el fondeo, establecimiento y liderazgo de compañías aéreas alrededor del mundo. Su experiencia nos ha ayudado a desarrollar nuestro modelo de negocios ULCC y nos hemos beneficiado de su poder de compra y de sus relaciones con proveedores clave.

Nuestra estrategia de crecimiento

Nuestra meta es continuar creciendo y mantener nuestra posición de liderazgo en el mercado clave de la aviación en México operando nuestro modelo de negocios ULCC y enfocándonos en viajeros VFR, en los viajeros de negocios conscientes del costo de viaje y en las personas que realizan viajes de placer. Los elementos claves de nuestra estrategia de crecimiento incluyen:

Permanecer como la compañía de ultra bajo costo de elección en nuestros mercados. Nos esforzamos por seguir siendo la aerolínea de ultra bajo costo de preferencia para nuestros clientes existentes y nuevos, a medida que continuamos enfocándonos en brindar una experiencia de viaje asequible, adecuada y eficiente en nuestras operaciones en expansión en México, EUA, Centro y Sudamérica. Nuestro modelo de negocio de ULCC nos permite operar a niveles de tarifas bajas, y tenemos la intención de seguir manteniendo tarifas bajas para estimular la demanda. Creemos que podemos seguir mejorando la eficiencia operativa y manteniendo costos bajos mediante:

- incorporación de aeronaves Airbus A320neo y A321neo adicionales con mayor densidad de asientos y mayor eficiencia el consumo de combustible;
- distribuir nuestra infraestructura de costos fijos a una escala de operaciones más grande;
- contratar funciones de servicios operativos;
- mantener bajos los gastos generales de ventas y marketing; y
- apalancar los beneficios por la adquisición de bienes y servicios de forma conjunta.

Incrementar nuestros ingresos no derivados de boletos mientras que mantenemos tarifas base bajas para estimular la demanda. Tenemos la intención de incrementar nuestros ingresos no derivados de la venta de boletos desagregando nuestra estructura de tarifas y ofreciendo a nuestros pasajeros nuevos e innovadores productos y servicios. A través de diversos puntos de interacción con nuestros clientes durante cada etapa de sus viajes, desde la compra de boletos, durante el vuelo y después del vuelo, tenemos la oportunidad de ofrecer productos de terceros, tales como cuartos de hotel, automóviles en renta y seguros para cubrir la interrupción de viajes, de cuya venta recibimos comisiones. Además, tenemos planeado comenzar a vender productos a bordo e introducir y expandir otros servicios y productos que no están relacionados con el transporte aéreo. Contamos con un servicio de suscripción de tarifas de ultra bajo costo denominado v.club, el cual tenía aproximadamente 2.5 millones de miembros al 31 de diciembre de 2025, el número de miembros v.club incremento en 92% en 2025 comparado con 2024. Nuestra tarifa base (“zero”) incluye la membresía v.club para incentivar a más clientes a unirse a nuestro club de descuentos y generar ventas recurrentes que reducirán nuestro costo de adquisición de clientes. Asimismo, continuamos con la expansión de los servicios de carga que proporcionamos en nuestras aeronaves. Conforme ampliemos los servicios y productos adicionales e incrementemos nuestros ingresos no derivados de la venta de boletos, consideramos que podremos bajar aún más nuestras tarifas base y continuar estimulando la demanda.

Crecer estimulando la demanda en nuestros mercados actuales. Planeamos continuar creciendo en nuestros mercados actuales a través de la adición de nuevas rutas que conecten ciudades en las que operamos actualmente y adicionando capacidad en las rutas existentes donde creemos que podemos continuar estimulando la demanda. Además, tenemos la intención de seguir promocionando agresivamente nuestros servicios con los pasajeros de autobús que viajan largas distancias y que creemos puedan cambiar su viaje de autobús por un viaje en aeronave. Para incentivar esta transición, hemos establecido ciertas tarifas promocionales a precios inferiores a las tarifas de autobuses para rutas similares, y creemos que esto va a alentar la demanda de nuestros vuelos por parte de las personas que utilizan el autobús, impulsando el crecimiento en el volumen de pasajeros

Continuar con el crecimiento disciplinado de nuestra flota. A la fecha de este reporte, tenemos compromisos firmes para la entrega de 117 aeronaves de la familia Airbus A320, las que serán entregadas en los siguientes siete años, 117 del Contrato de Compraventa de la Compañía con Airbus, incluyendo 15 aeronaves de la próxima generación de Airbus A320neo y 102 de la próxima generación de Airbus A321neo, cuya entrega comenzó en 2016 y en 2018, respectivamente. Durante 2025 incorporamos tres A320neo usados, ocho A320neo y cinco A321neo en nuestra flota.

En diciembre 2017 celebramos un convenio con Airbus para la compra de 80 aeronaves, (46 A320neo y 34 A321neo), mismos que Airbus se comprometió a entregar entre 2022 al 2026.

Acordamos realizar pagos previos a la entrega, que se calcularán en función del precio de referencia de cada aeronave, siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el contrato.

En julio de 2020 celebramos un convenio modificatorio con Airbus para reprogramar la entrega de 80 aeronaves entre 2023 y 2028. En octubre de 2020 celebramos un convenio modificatorio con Airbus para reprogramar la entrega de las 18 aeronaves entre 2020 y 2022.

En noviembre de 2021, celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus para la comprar de 39 aeronaves adicionales de la familia A320neo que Airbus se comprometió a entregar entre 2023 y 2029, al amparo de este convenio modificatorio tenemos la opción de comprar 25 aeronaves A320 de la familia NEO adicionales y ejercimos nuestro derecho de convertir 20 aeronaves A320neo a A321neo, de las cuales cuatro ya fueron entregadas. En octubre de 2022 celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus mediante el cual ejercimos nuestro derecho de comprar de 25 aeronaves adicionales A321neo que Airbus se comprometió a entregar en 2030.

El 26 de noviembre de 2024, celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus en el cual se reprogramaron las fechas de entrega de las 131 aeronaves pendientes de recibir entre 2025 y 2031. El 24 de febrero del 2026, la Compañía celebró con Airbus un convenio modificatorio al contrato de compraventa de aeronaves existente en el cual se reprogramaron las fechas de entrega de 10 de las aeronaves pendientes de recibir de los años 2027 y 2028 al año 2032.

Nuestra flota ha alcanzado las 156 aeronaves a la fecha de este reporte anual. Planeamos mantener una flota joven y uniforme, ya que creemos que es la opción más eficiente para nuestros mercados y operaciones.

Crecimiento de nuestro volumen de pasajeros mediante el establecimiento de nuevas rutas rentables. Creemos que nuestro enfoque en tarifas bajas y servicio al cliente estimulará el crecimiento en mercados nuevos, que actualmente tienen tarifas altas, están desatendidos y son ineficientes. Continuaremos con nuestro enfoque disciplinado para entrar a nuevos mercados nacionales e internacionales a través de nuestro riguroso proceso de selección mediante el cual identificamos y reconocemos posibles mercados que consideramos pueden tener el potencial de ser rentables dentro de nuestro modelo de negocios.

Por ejemplo, en 2025, agregamos 35 nuevas rutas, incluyendo 9 rutas nacionales y 26 rutas internacionales. Como parte de nuestro constante monitoreo de rutas y mercados rentables, contamos con una probada trayectoria histórica de cerrar las rutas que no cumplen con nuestras expectativas de rentabilidad. Para nuestras oportunidades de crecimiento a

futuro, hemos identificado aproximadamente 116 rutas dentro de México que proporcionarían servicio a más de 250,000 habitantes, así como otros destinos de descanso que tienen entre ellos 180 millas de distancia, y aproximadamente 153 rutas internacionales que tienen distancias de cuando menos 410 millas.

Nuestras operaciones

Ingresos por pasajeros

En 2025, los ingresos por pasajeros representaron EUA $2,882.4 millones, representando el 94.9% de nuestro total de ingresos operativos en ese año. El tráfico aéreo de VFR constituye el componente más importante de nuestra clientela, y creemos que nuestros clientes VFR son los más preocupados por los precios y son los más flexibles en cuestión de tiempo/horario. El tráfico aéreo de VFR y de viajes por placer, el segundo componente más grande de nuestros clientes es más fuerte durante el verano, la temporada de Navidad y Año Nuevo, seguido de Semana Santa, y responden bien a la estimulación de la demanda basada en tarifas bajas. Los viajeros de negocios preocupados por los costos de viaje constituyen el tercer segmento más importante de nuestra clientela. Aun cuando los viajes de negocios pueden llegar a ser cíclicos en función de la economía, este segmento tiende a viajar constantemente durante todo el año sin importar la temporada.

Nuestros ingresos por pasajero más significativos incluyen, los ingresos generados por: (i) ingresos por tarifas y (ii) otros ingresos de pasajeros. Los otros ingresos de pasajeros incluyen, entre otros, los cargos por exceso de equipaje, reservaciones a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección anticipada de asientos, cambios de itinerario, servicios prioritarios (Premium Plus) y vuelos chárter (fletamento). Estos ingresos son reconocidos como ingresos cuando prestamos el servicio o cuando los boletos no reembolsables expiran en la fecha de itinerario programado.

Las tarifas típicas para la selección anticipada de asientos, espacio adicional para las piernas, transporte de equipo deportivo, mascotas y cambios de boletos son de hasta EUA $35, EUA $110, EUA $210, EUA $192 y EUA $110, respectivamente. También ofrecemos seguros de viaje a través de terceros disponibles en nuestro sitio web.

También clasificamos como otros ingresos pasajeros, a los ingresos provenientes de la membresía v.club y otros servicios similares, los cuales son reconocidos como ingreso en la vigencia en que el servicio es prestado.

La membresía v.club genera ingresos al incentivar a los clientes a realizar compras frecuentes de boletos de avión con Volaris, fortaleciendo nuestra base de clientes frecuentes y reduciendo el costo de adquisición. Las suscripciones de v.club representaron el 1.1% de otros ingresos por pasajeros en 2025.

El 23 de enero de 2023, a través de nuestra subsidiaria Volaris Opco, celebró un contrato con Lealtad Mercadotecnia y Conocimientos Agregados, S.A.P.I. de C.V., subsidiaria de Fomento Económico Mexicano, S.A.B. de C.V. (FEMSA). Mediante este contrato, Volaris Opco se integró como empresa participante de una coalición que forma el programa de lealtad denominado "Spin Premia®", establecido y administrado por el proveedor. Este programa ofreció beneficios exclusivos a los usuarios, permitiéndoles acumular y redimir puntos de recompensa con OXXO y Volaris.

El 30 de junio de 2025 a través de nuestra subsidiaria Volaris Opco terminó el contrato de coalición con Lealtad Mercadotecnia y Conocimientos Agregados, S.A.P.I. de C.V. El acuerdo terminó en junio de 2025.

Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero

Nuestros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros más significativos incluyen: (i) otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero que se describen a continuación, y (ii) los servicios de carga. En 2025 obtuvimos ingresos no relacionados con el ingreso pasajeros por EUA $155.1 millones o 5% del total de nuestros ingresos operativos.

Los otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero incluyen principalmente, pero no están limitados a las comisiones cargadas a terceras partes por la venta de servicios y otros servicios. Estos ingresos, al igual que los servicios de carga son reconocidos como ingreso en la fecha en que el servicio es prestado.

Hacemos uso eficiente de la capacidad extra en nuestras aeronaves mediante el transporte de carga en los vuelos de pasajeros. Ofrecemos servicios de transporte de carga en todas las rutas nacionales. Subcontratamos a terceros para que nos presten el servicio de manejo de la carga en tierra, incluyendo el almacenaje, y hemos transferido el costo respectivo a nuestros clientes. Ofrecemos tarifas competitivas, y nuestro servicio incluye la recepción, registro, transporte y entrega hasta el destino final.

También ofrecemos el servicio de transporte aéreo no regular o servicio de fletamento, que no representa una porción significativa del total de nuestros ingresos operativos.

También generamos ingresos a través de la tarjeta de crédito de afinidad de Volaris, (Volaris INVEX), a partir de múltiples fuentes de ingresos, incluyendo: facturación, redención, vuelos gratuitos para nuevos clientes, entre otros. Los ingresos provenientes de Volaris INVEX representaron el 5% de nuestros otros ingresos por servicios al 31 de diciembre de 2025. Al 31 de diciembre de 2025, contábamos con aproximadamente 2.5 millones de miembros v.club y 1.1 millones de titulares de la tarjeta Volaris INVEX. Para obtener más información sobre v.club y la tarjeta Volaris INVEX, consulte “Ventas, Distribución, Marketing y Publicidad - Marketing y Publicidad”.

Red de rutas aéreas

Actualmente operamos en 72 ciudades de México, los EUA, Centro y Sudamérica. Operamos hasta un promedio de 550 frecuencias diarias en rutas que conectan 44 ciudades en México y 28 ciudades en los EUA, Centro y Sudamérica.

A continuación, se muestra un mapa con los destinos que atendemos en la actualidad:



Nuestra red de rutas aéreas ha sido diseñada para proporcionar servicio dentro de México, y entre México, EUA, Centro y Sudamérica, particularmente aquellas con grandes comunidades hispanas y mexicanoamericanas, las cuales están principalmente ubicadas en California y Texas. Como parte de nuestra estrategia punto a punto, generalmente ofrecemos vuelos directos entre ciudades con alto volumen de tráfico aéreo. Creemos que este modelo de programación nos permite atender con mayor frecuencia un mayor número de ciudades y generar un factor de ocupación mayor, lo que nos permite aumentar el uso de las aeronaves y nos proporciona una mayor flexibilidad en las opciones de nuestra programación de vuelos.

Programamos vuelos para arribar a cada destino y partir del mismo en un periodo corto de tiempo con la intención de minimizar el tiempo de espera en los aeropuertos. Muchos de nuestros vuelos por la tarde se planean para ofrecer viajes de medianoche para los vuelos más largos, lo cual es atractivo para los clientes que desean ahorrar en gastos de hospedaje. Nuestros vuelos diurnos nos permiten maximizar el uso de nuestra flota y utilizar los empleados de los aeropuertos de manera eficiente.

Ventas, distribución, mercadotecnia y publicidad

Ventas y distribución. Actualmente vendemos nuestros productos a través de cuatro canales principales de distribución:

- nuestro sitio web y aplicación móvil;
- nuestro centro de atención telefónica;
- terceros como agencias de viajes; y
- mostradores en los aeropuertos.

La siguiente tabla indica el porcentaje aproximado de nuestras ventas de boletos atribuido a nuestras principales fuentes de distribución en 2025:

Fuente de distribución	% de boletos vendidos en 2025	Comisión en dólares
Sitio web y aplicación móvil	80%	$0
Centro de atención telefónica	2%	$25
Agencias de viajes de terceros	16%	$9
Mostradores en Aeropuerto	2%	$0

(1) Tarifas estándar cobradas por cliente.

Nuestro sitio web es nuestra principal plataforma de ventas de boletos. Las ventas a través de nuestro sitio web y aplicación móvil representan nuestro canal de distribución de menor costo, y es el canal a través del cual ofrecemos nuestros precios más bajos. En el caso de nuestros demás canales de distribución, traspasamos los costos adicionales respectivos a nuestros clientes.

Nuestros pasajeros pueden pagar sus boletos ya sea al momento de efectuar la reservación a través de nuestro sitio web o de nuestro centro de atención telefónica, mediante pago con tarjeta de crédito o débito, o bien dentro de las 24 horas siguientes en efectivo en uno de los varios puntos de pago que hemos habilitado en diferentes establecimientos de terceros. En 2025, 92.4% de nuestras ventas se pagaron con tarjeta de crédito o débito y el 7.6% con efectivo y otras formas de pago. Hemos celebrado contratos con Cadena Comercial OXXO, S.A. de C.V., y ciertos bancos en México, EUA, Guatemala, El Salvador, Costa Rica, Perú y Colombia para proporcionar a nuestros clientes la posibilidad de pagar sus boletos en efectivo en más de 257,000 puntos de pago. Estos contratos tienen generalmente una vigencia de uno o dos años, se encuentran sujetos a terminación con previo aviso por escrito y son renovables mediante acuerdo mutuo entre las partes. En 2025, pagamos un total de EUA $72.4 millones en comisiones, una porción del costo fue trasladado a los clientes que utilizan este servicio.

Hemos celebrado un contrato con One Link México, S.A. de C.V., (One Link), con el objeto de prestar los servicios de centro de atención telefónica. De acuerdo con este contrato, Onelink recibe llamadas de nuestros clientes para proporcionarles información acerca de nuestras tarifas, horarios, disponibilidad, entre otros. El contrato con One Link vence el 30 de junio de 2026.

Hemos firmado una serie de contratos con Navitaire LLC y Jeppessen Systems AB, principales proveedores de soluciones en informática en la industria aeronáutica a nivel internacional. A través de dichos contratos, nos proporcionan sistemas de tecnología necesarios para llevar a cabo nuestras operaciones.

Conforme a nuestro contrato con Navitaire LLC, el proveedor nos proporciona servicios de sistema de reservaciones, contabilidad de ingresos y administración de operaciones y recuperación, así como otros servicios relacionados con los mismos. Este contrato termina en febrero de 2028, a menos que sea terminado mediante previo aviso sujeto a ciertas condiciones.

La descripción anterior de los términos del acuerdo con Navitaire LLC pretende ser sólo un resumen y está calificada en su totalidad por referencia a la copia presentada como anexo a este informe anual.

Mercadotecnia y publicidad. Nuestras actividades de mercadotecnia y publicidad incluyen el uso de Internet, televisión, radio y anuncios publicitarios. Nos centramos en la comercialización directa al consumidor de nuestros mercados, ofreciendo tarifas promocionales y manteniendo una fuerte presencia en los medios de comunicación digitales, como las redes sociales de Facebook, X (anteriormente Twitter), Google, Instagram, YouTube y TikTok. Al 31 de diciembre de 2025, teníamos un total de 5.5 millones de fans en Facebook, un total de 1.7 millones de seguidores en X (anteriormente Twitter), un total de 647 mil seguidores en Instagram, un total de 58 mil suscriptores en YouTube y un total de 254 mil seguidores en TikTok, mismos que utilizamos principalmente para fines de mercadotecnia y publicidad.

Contactamos directamente a nuestros clientes a través de eventos promocionales que fomentan el reconocimiento de nuestra marca, tanto en anuncios en espectaculares como en lugares a los que nuestros consumidores suelen asistir, radio, televisión y centros comerciales. Tenemos promociones de Internet dirigidas a clientes actuales, quienes pueden registrarse en nuestro sitio web. Así mismo, enviamos correos electrónicos semanales con promociones y publicidad a cerca de 1.3 millones de direcciones de correo electrónico. Nos esforzamos por tener el mayor impacto de mercadotecnia al más bajo costo.

Nuestra campaña de mercadotecnia, “Ponle tu apodo a un avión”, está diseñada para conectar con audiencias jóvenes a través de la música y de una dinámica divertida. Los participantes tuvieron la oportunidad de ganar un año de vuelos ilimitados y de mostrar su apodo en un fuselaje, creando conciencia de marca entre las generaciones futuras.

También lanzamos “Atrévete a volar”, dirigida a viajeros de ingresos bajos y medios. Nuestros esfuerzos están enfocados en nuevos canales y en educar a las personas sobre la facilidad del transporte aéreo, con el objetivo de acelerar la transición de los viajes de larga distancia en autobús a la transportación aérea.

En agosto de 2024, junto con Viva lanzamos una campaña conjunta contra el fraude, con el objetivo de educar al público sobre cómo adquirir boletos de avión de manera segura. Esta colaboración busca generar conciencia sobre el creciente número de estafas relacionadas con la venta de boletos, especialmente a través de redes sociales y llamadas telefónicas. Con más de 57 millones de pasajeros transportados por ambas aerolíneas en 2025, esta iniciativa cumple un papel fundamental en la promoción de compras seguras y legítimas para los consumidores.

En 2025, lanzamos la campaña “W1NG COD3S”, que convirtió las alas de los aviones en plataformas de descuentos al permitir que los pasajeros capturaran y canjearan los códigos de matrícula de las aeronaves por descuentos en vuelos. Si bien la mayoría de las fotos tomadas durante el vuelo capturan el ala del avión, esta iniciativa transformó un elemento generalmente desapercibido en una herramienta promocional interactiva, impulsando la interacción con los clientes y la visibilidad en redes sociales. Nuestros esfuerzos de marketing fueron reconocidos en destacados premios de la industria a nivel global y regional, incluyendo Effie Awards Mexico, Cannes Lions, The One Show, Clio Awards y Gerety Awards. Estos rrconocimientos reflejan nuestra capacidad para combinar creatividad, datos y relevancia cultural, logrando iniciativas de marketing de alto impacto.

V.club es un servicio de suscripción anual que permite a sus miembros el acceso exclusivo a las tarifas más bajas ofrecidas. En adición, la membresía ofrece tarifas exclusivas para miembros y ofertas privadas para hoteles, renta de automóviles y otras necesidades de viaje con YaVas. Los miembros de v.club pueden acceder a sus beneficios mediante nuestro sitio web o la aplicación móvil. Al 31 de diciembre de 2025, contamos con aproximadamente 2.5 millones miembros v.club, un incrementó en 92% comparado contra 2024.

Ofrecemos tres tipos de tarjetas de crédito Volaris INVEX: Volaris INVEX 0, Volaris INVEX y Volaris INVEX 2.0. Volaris INVEX 0, que no cuenta con tarifa anual, se lanzó en octubre de 2017 y ofrece los siguientes beneficios:

- 1% de devolución de dinero en todas las compras, para ser usado en Volaris;
- embarque prioritario en nuestros vuelos, equipaje adicional sin costo (siempre y cuando el cliente pague más del 50% de la reserva con su Tarjeta de Crédito o con créditos electrónicos);
- pago aplazado en compras sin intereses;
- un 15% de descuento en la compra de objetos del menú abordo;

Volaris INVEX se lanzó en marzo de 2015, y tiene los mismos beneficios anteriormente mencionados, más un 0.5% adicional en devolución de dinero.

En marzo de 2015, se lanzó la tarjeta de crédito Volaris INVEX 2.0, que, adicional a los beneficios mencionados anteriormente, también ofrece sin costo: membresía individual v.club, 2% de devolución de dinero en todas las compras, membresía LoungeKey, entre otros beneficios. Al 31 de diciembre de 2025 contamos con 1.1 millones de titulares de la tarjeta Volaris INVEX.

Esperamos que, en mayo de 2026, los 1.1 millones titulares de tarjetas de crédito Volaris INVEX, en sus tres productos de marca compartida (Volaris INVEX 0, Volaris INVEX y Volaris INVEX 2.0), migren a una estructura de beneficios actualizada como parte de la alianza entre altitude by Volaris, Volaris e INVEX.

Bajo esta transición, la acumulación de recompensas cambiará de “Monedero Volaris” (modelo de *cashback*) a puntos altitude en todos los niveles de tarjetas. Los beneficios principales existentes permanecerán sin cambios.

El beneficio de equipaje será modificado de tal manera que la tarjeta Volaris INVEX 0 ya no ofrecerá equipaje ilimitado, mientras que las tarjetas Volaris INVEX y Volaris INVEX 2.0 continuarán brindando equipaje ilimitado; en cada caso, sujeto a que el titular de la tarjeta viaje y pague el 100% de la reservación con dicha tarjeta de crédito.

Política de precios y gestión de rendimiento

Nuestro énfasis en mantener bajos costos de operación nos ha permitido establecer tarifas base bajas e ingresos por servicios adicionales, y en consecuencia hemos logrado mantener e incrementar nuestra rentabilidad. Hemos diseñado nuestra estructura de tarifas para equilibrar los factores de ocupación y los rendimientos de una manera que creemos generarán el ingreso más alto por horas bloque en nuestros vuelos. La mayoría de nuestros asientos se venden en los rangos de tarifas bajas y medias. Con la excepción de las ofertas especiales y promociones, no tenemos restricciones de compra anticipada, estancias de un mínimo requerido o cualquier otra limitación a nuestras tarifas, tales como estancias sabatinas obligatorias. Para algunos de nuestros vuelos, establecemos tarifas base considerablemente inferiores con base en las tarifas cobradas por líneas de autobuses para viajar a los mismos destinos con el fin de incrementar nuestra base de clientes mediante la adición de los usuarios que han utilizado otros medios de transporte.

Nuestra tarifa base ("zero") incluye acceso a la membresía v.club y a un artículo personal para vuelos nacionales e internacionales. Nuestros clientes pueden adquirir productos y servicios adicionales por un cargo adicional al elegir otro tipo de tarifa ("básica", "plus") o al seleccionar productos y servicios por separado en cualquier momento antes del vuelo. A medida que la fecha de salida se acerca, aumentamos los precios de estos productos y servicios, además de usar precios

dinámicos. Algunos ejemplos de los productos y servicios adicionales que nuestros clientes pueden adquirir incluyen franquicias de equipaje más altas, asientos preferentes, alimentos, bebidas u otros productos a bordo. Todas nuestras tarifas no son reembolsables y están sujetas a cargos por cambios.

Utilizamos un sistema de gestión de rendimiento para maximizar los ingresos por vuelo, el cual está ligado a la planificación de nuestras rutas y horarios y a nuestras técnicas de venta y distribución. El sistema de gestión de rendimiento es un conjunto integrado de procedimientos de negocio, modelos matemáticos y tendencias históricas que nos ofrece la capacidad de entender los mercados, anticipar el comportamiento del cliente y responder rápidamente a las oportunidades.

El número de plazas que ofrecemos en cada clase de tarifa en cada mercado se encuentra basada en un proceso continuo de análisis y previsión. Ciertos factores como los antecedentes históricos de reservaciones, la estacionalidad, los efectos de la competencia y las tendencias actuales de reservación se utilizan para pronosticar la demanda. Las tarifas actuales y el conocimiento de eventos futuros en los destinos que atendemos que creemos que pudieran afectar el volumen de tráfico, también se incluyen en nuestro modelo de previsión para llegar a las asignaciones de asiento óptimas para nuestras tarifas en rutas específicas. Utilizamos una combinación de aproximaciones, teniendo en cuenta los rendimientos y factores de ocupación de los vuelos, dependiendo de las características de los mercados, para diseñar una estrategia y así alcanzar el mejor TRASM posible mediante un equilibrio entre la tarifa promedio cobrada y los productos complementarios vendidos contra el efecto correspondiente en nuestros factores de ocupación.

Servicio al cliente

Estamos comprometidos en brindar a nuestros clientes valor por su dinero y un desempeño puntual y confiable en los servicios que ofrecemos. Creemos que nuestras tarifas bajas inicialmente atraen a los clientes y que nuestro servicio fortalece la lealtad del cliente y mejora nuestro reconocimiento de marca a través de la recomendación que realizan nuestros clientes a otros clientes potenciales.

Contratamos a empleados que consideramos tratarán a los clientes de una manera cortés y amable, y enfatizamos el servicio al cliente durante su capacitación y como parte de nuestra cultura de empresa. Llamamos a nuestros empleados embajadores. También nos enfocamos en otros detalles que pueden mejorar la experiencia de viaje, incluyendo la reservación en línea y las opciones de asignación de asientos, boletos electrónicos, clase única, interiores modernos en las aeronaves y descuentos en los servicios de transporte terrestre entre determinados aeropuertos, así como zonas de registro de equipaje en determinadas rutas. Ofrecemos apoyo personalizado en cabina a los viajeros que así lo requieren y la opción de asistencia personalizada para los menores no acompañados y adultos mayores. Consideramos que nuestro manejo de la relación con el cliente ha sido un elemento clave en nuestro éxito.

Estamos comprometidos en compensar a nuestros empleados con base en su desempeño, premiándolos por la contribución que hacen a nuestro éxito en lugar de la antigüedad que tengan. Basamos una parte de la compensación a nuestros empleados en servicio al cliente, la cual se mide a través del grado de calificación obtenido de las entrevistas realizadas a nuestros clientes. En 2025, llevamos a cabo encuestas de promotores de servicio con un promedio de 42,529 respuestas mensuales. A medida que ampliemos nuestras operaciones, dicho número probablemente aumentará.

Entendemos que las operaciones eficientes y puntuales son importantes para nuestros clientes y, pretendemos continuar sobresaliendo en el desempeño de nuestras operaciones. La siguiente tabla muestra ciertos indicadores relacionados con el servicio al cliente en los años 2023, 2024 y 2025:

	2023	2024	2025
Puntualidad [1]	76.9%	83.6%	80.2%
Cumplimiento de itinerario [2]	99.1%	99.2%	99.4%
Incidencias del equipaje [3]	0.7	0.7	0.8

(1) Porcentaje de nuestros vuelos programados operados por nosotros y que arribaron en tiempo (dentro de los 15 minutos al horario de aterrizaje programado).

(2) Porcentaje de los vuelos programados operados por nosotros, hayan estado retrasados o no (por ejemplo, no cancelados).

(3) Nuestra incidencia en retrasos, manejo inadecuado o pérdida de equipaje por cada 1,000 pasajeros.

Competencia

La industria del transporte aéreo es altamente competitiva. Los principales factores de competencia en la industria aérea son las tarifas aéreas, el precio total (incluyendo servicios complementarios), los horarios de vuelo, el tipo de aeronave, los servicios proporcionados a los pasajeros, el número de rutas atendidas de una ciudad en particular, el servicio al cliente, la seguridad y reputación, las relaciones de código compartido, y las oportunidades de redención de millas de un programa de cliente frecuente. Nuestros competidores actuales y potenciales incluyen las aerolíneas tradicionales, las aerolíneas de bajo costo, aerolíneas regionales y nuevas aerolíneas participantes en el mercado. Algunos de nuestros competidores actuales y futuros pueden tener mayor liquidez y acceso a capital, así como atender más rutas que nosotros.

Nuestras principales ventajas competitivas son nuestras bajas tarifas y nuestro enfoque en viajeros VFR, personas que realizan viajes de placer y en los viajeros de negocios preocupados por el costo de viaje. Las bajas tarifas se facilitan debido a nuestro bajo CASM, el cual es el más bajo entre las otras aerolíneas latinoamericanas públicas. En 2025, nuestro CASM fue de EUA 8.04 centavos comparado con un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA 11.12 centavos para las Otras aerolíneas latinoamericanas que cotizan en bolsa Aeroméxico, Copa y LATAM. También tenemos menores costos que los competidores de mercado objetivo que cotizan en bolsa en los EUA, incluyendo a Alaska, Allegiant, American, Delta, Frontier, JetBlue, Southwest, y United, quienes tuvieron un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA 16.77 centavos en 2025.

Nuestros principales competidores en México son Grupo Aeroméxico y Aeroenlaces Nacionales. A nivel internacional, competimos con Grupo Aeroméxico, Aeroenlaces Nacionales y con muchas compañías aéreas con sede en los EUA, incluyendo Alaska, American, Delta y United. En el mercado de México-Centroamérica nuestros principales competidores son Grupo Aeroméxico y Avianca, mientras que en el mercado de Centroamérica-Estados Unidos nuestros principales competidores son Avianca y Delta. Para el mercado México-Sudamérica nuestros principales competidores son Grupo Aeroméxico, Viva y LATAM.

En 2025, las dos aerolíneas de ultra bajo costo mexicanas, Volaris y Aeroenlaces Nacionales, en su conjunto tenían el 73.5% del mercado nacional según los segmentos de vuelos de pasajeros. Volaris mantuvo el 34.0% del mercado doméstico, según lo indicado por la AFAC.

Al 31 de diciembre de 2025, el número de aeronaves comerciales en servicio en México había incrementado a 433, en comparación con 389 al 31 de diciembre de 2024, según AFAC. Este incremento del 11% se compuso principalmente de aviones de fuselaje estrecho, incluidos 64 Airbus A320neo, 100 Airbus A320, 44 Boeing 737, 48 Airbus A321neo y 21 Airbus A321.

Al 31 de diciembre de 2025 los reportes de la AFAC indican que las subsidiarias de Grupo Aeroméxico, Aeroméxico y Aeroméxico Connect, tenían flotas de 132 y 34 aeronaves, respectivamente, en comparación con 114 y 37, respectivamente, al 31 de diciembre de 2024.

En abril de 2023, Interjet fue declarada en quiebra en México.

Aeroenlaces Nacionales, nuestro competidor más grande por participación de mercado nacional en 2025, ha aumentado su flota de 96 aeronaves al 31 de diciembre de 2024 a 101 al 31 de diciembre de 2025, según lo indicado por la AFAC.

A diciembre de 2025, nuestra participación en el mercado internacional, considerando todas las aerolíneas que vuelan hacia y desde México, incrementó en 0.4 puntos porcentuales, a 11.8%, en comparación con nuestra participación de mercado de diciembre 2024.

Flota

Desde que iniciamos operaciones en marzo de 2006, hemos incrementado nuestra flota de cuatro a 155 aeronaves (151 arrendadas, dos bajo acuerdos de financiamiento y dos propias) al 31 de diciembre de 2025.

Al 31 de diciembre de 2025, únicamente operábamos aeronaves de la familia Airbus A320 lo que nos proporciona importantes ventajas operativas y de costos en comparación con aerolíneas que operan diversos tipos de flota. La familia Airbus A320 se basa en un tipo de aeronave común con la misma sección transversal en cabina y los mismos sistemas, controles de cabina, procedimientos de operación y mantenimiento y categoría de piloto. Las aeronaves de la familia Airbus A320 son eficientes en el consumo de combustible y permiten que la tripulación de vuelo sea intercambiable en todas nuestras aeronaves mientras que disminuye la capacitación, mantenimiento, inventario de repuestos y otros costos operativos. Debido a la similitud entre las aeronaves de la familia Airbus A320, podemos mantener los beneficios de una flota compuesta por un solo tipo de aeronave sin dejar de tener la flexibilidad para adaptar la capacidad y el alcance de cada aeronave a las demandas de cada una de nuestras rutas.

En diciembre de 2017, celebramos un contrato con Airbus para comprar 80 aeronaves (46 A320neo y 34 A321neo), de las cuales Airbus se comprometió a entregar entre 2022 y 2026. En virtud de dicho contrato, acordamos realizar los pagos previos a la entrega, los cuales se calcularán con base en el precio de referencia de cada aeronave, y siguiendo una fórmula establecida para tal efecto en el contrato.

En 2020, modificamos el contrato con Airbus para reprogramar la entrega de 98 aeronaves de la orden realizada en diciembre de 2017 y de la orden previa entre 2020 y 2028.

En noviembre de 2021, celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus para la compra de 39 aeronaves de la familia A320neo, Airbus se comprometió a entregarlos entre 2023 y 2029. En virtud de dicho convenio, acordamos hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el contrato de compraventa. En términos de este convenio modificatorio, ejercimos nuestro derecho de convertir 20 aeronaves A320neo a A321neo, de las cuales cuatro ya fueron entregadas.

En octubre de 2022, celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus a través del cual ejercimos el derecho para la compra de 25 aeronaves adicionales A321neo para ser entregados en 2030.

En noviembre de 2024, celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus en el cual se reprogramaron las fechas de entrega de las 131 aeronaves pendientes de recibir entre 2025 y 2031. El 24 de febrero del 2026, la Compañía celebró con Airbus un convenio modificatorio al contrato de compraventa de aeronaves existente en el cual se reprogramaron las fechas de entrega de 10 de las aeronaves pendientes de recibir de los años 2027 y 2028 al año 2032.

Al 31 de diciembre de 2025, nuestra flota de 155 aeronaves Airbus de fuselaje angosto consistía en 107 A320 (64 de ellas NEO) y 48 A321s (38 de ellas NEO). Contamos con una flota joven con edad promedio de 6.6 años al 31 de diciembre de 2025, en comparación con un promedio de 8.6 años para las demás aerolíneas mexicanas de acuerdo con la AFAC. Una flota joven implica mayor seguridad en cuanto al desempeño de nuestras aeronaves, una mayor eficiencia de combustible y menores costos de mantenimiento.

De acuerdo con nuestro modelo de negocio ULCC, cada una de nuestras aeronaves se encuentra conformada por asientos de una sola clase de alta densidad. Nuestros Airbus A320s tienen capacidad hasta 186 pasajeros y los Airbus A321s tienen una capacidad hasta 239 pasajeros. Cada una de nuestras aeronaves de la familia Airbus A320s está equipada con motores IAE o P&W. Hemos recibido 49 motores de repuesto (14 de ellos arrendados, 33 bajo financiamiento y dos propios) para el caso de reemplazo y para la rotación periódica de los mismos en nuestra flota.

La siguiente tabla muestra el crecimiento histórico de nuestra flota desde 2009 hasta el 31 de diciembre de 2025:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Adiciones a la flota (devoluciones)																	
A319	-	5	-	-	(4)	(2)	-	(3)	(3)	(4)	-	(2)	-	(2)	(1)	-	(3)
A320	-	-	8	7	7	8	4	8	5	6	3	6	15	9	3	6	10
A321	-	-	-	-	-	-	2	8	-	4	2	-	-	9	10	8	5
Flota total	21	26	34	41	44	50	56	69	71	77	82	86	101	117	129	143	155

Al 31 de diciembre de 2025 hemos financiado la adquisición de nuestras aeronaves a través de una combinación de financiamiento de pagos anticipados (incluyendo: (i) la línea de crédito con Banco Santander y Bancomext en la cual actuamos como garantes y (ii) financiamiento otorgado por ciertos arrendadores con respecto de tres aeronaves que serán entregadas entre 2026); y (iii) una línea de financiamiento de pagos previos a la entrega con Carlyle Aviation Management (a través de Runway Eleven Lender LLC) en la cual actuamos como garante, transacciones de compra, venta y arrendamiento en vía de regreso, arrendamientos financieros, y contratos de arrendamiento directos, los cuales cumplen con las condiciones para que sean considerados arrendamientos operativos. Con respecto a las operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso, hemos celebrado contratos para comprar aeronaves de Airbus las cuales son vendidas a los arrendadores y arrendadas de regreso de manera simultánea mediante contratos de arrendamiento posterior. Hemos obtenido financiamiento para los pagos anticipados con respecto a todas las aeronaves a ser entregadas hasta el 2028. Al 31 de diciembre de 2025, contábamos con 151 aeronaves arrendadas de conformidad con los contratos de arrendamiento de largo plazo por un periodo promedio de 12 años y dos aeronaves arrendadas bajo a contratos de arrendamiento financiero por un plazo promedio de tres años. Los contratos de arrendamiento operativo para dichas aeronaves terminan entre el 2026 y 2037. Realizamos pagos de renta mensuales y no estamos obligados a efectuar pagos por terminación al finalizar los arrendamientos a menos que exista un evento de incumplimiento o una pérdida total de la aeronave. Nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves establecen pagos de renta fijos. Estamos obligados a realizar ciertos pagos mensuales no reembolsables por mantenimiento y a devolver la aeronave en las condiciones acordadas al término del plazo del arrendamiento. Somos responsables por el mantenimiento, el servicio, los seguros, la reparación y la revisión de las aeronaves durante la vigencia de los contratos de arrendamiento.

El contrato actual de compraventa con Airbus nos obliga a aceptar la entrega de 118 aeronaves de la familia Airbus A320 en los próximos siete años (de enero de 2026 a diciembre de 2032). El contrato señala que la adición de 118 aeronaves a nuestra flota se entregaría como sigue: 12 en 2026, cero en 2027,16 en 2028, 22 en 2029, 30 en 2030, 28 en 2031 y diez en 2032. A la fecha de este reporte anual, Airbus continúa revisando su calendario de entregas derivado de las interrupciones de la cadena de suministro y los retrasos en la línea de producción. Desde la pandemia COVID-19 y desde que iniciaron los conflictos de guerra en Europa y Medio Oriente, Airbus ha notificado el retraso de la entrega de varias aeronaves. Airbus nos ha notificado de más potenciales retrasos en los próximos años. El precio base de cada una de las aeronaves solicitadas para ser entregadas de conformidad con nuestros contratos puede ser ajustado por cambios en las condiciones económicas que publique el Departamento de Trabajo de los EUA (*United States Department of Labor*). Estamos obligados a realizar pagos anticipados para la compra de aeronaves en fechas específicas antes de la entrega programada. El contrato de compraventa con Airbus no incluye la opción de recibir menos aeronaves.

Adicionalmente, durante diciembre de 2017, se modificó el contrato con Airbus para la compra de 80 aeronaves que se entregarán entre 2022 y 2026. El nuevo pedido incluye 46 A320neo y 34 A321neo. En virtud de dicho acuerdo acordamos

hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo. En noviembre de 2018, modificamos el contrato con Airbus para reprogramar la entrega de 26 aeronaves entre 2019 y 2022. Durante 2020, modificamos el contrato con Airbus para reprogramar la entrega de 98 aeronaves, de esta nueva orden de 80 aeronaves y la orden previa entre 2020 y 2028. En noviembre de 2021, la Compañía celebró un nuevo convenio modificatorio al contrato de compraventa mencionado para comprar 39 aeronaves adicionales que se entregarán entre 2023 y 2029, además, la Compañía ejerció sus derechos al amparo del contrato de compraventa con Airbus para convertir 20 aeronaves A320neo a A321neo, cuatro de las cuales ya fue entregada a esta fecha. Finalmente, en noviembre de 2022, la Compañía celebró un nuevo convenio modificatorio al contrato de compraventa mencionado para comprar 25 aeronaves adicionales que se entregarán en 2030. En noviembre de 2024, celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus en el cual se reprogramaron las fechas de entrega de las 131 aeronaves pendientes de recibir entre 2025 y 2031. Finalmente, el 24 de febrero del 2026, la Compañía celebró con Airbus un convenio modificatorio al contrato de compraventa de aeronaves existente en el cual se reprogramaron las fechas de entrega de 10 de las aeronaves pendientes de recibir de los años 2027 y 2028, al año 2032.

Adicionalmente, a la fecha de este reporte tenemos 28 devoluciones de aeronaves A320 en los próximos tres años. Así como cinco aeronaves A321 en los próximos tres años. Sin embargo, en caso de ser necesario, creemos que podremos negociar extensiones de acuerdo con nuestros contratos de arrendamiento, como lo hemos hecho en el pasado, lo que aumenta la flexibilidad de nuestra flota. Adicionalmente, hemos sido capaces de rentar aeronaves a nuestros arrendadores y tenemos flexibilidad para hacerlo de nueva cuenta en el futuro. Para ciertos riesgos relacionados con nuestros contratos de arrendamiento, ver “Factores de Riesgo- Riesgos relacionados con nuestros negocio-. Un incumplimiento en las obligaciones estipuladas en nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves o de motores, o la actualización de un evento de incumplimiento contemplado en los mismos, podría tener un impacto negativo y en nuestra situación financiera y resultados de operación.”

Mantenimiento

Contamos con programas de mantenimiento desarrollados con base a recomendaciones del fabricante y aprobados por las autoridades aeronáuticas correspondientes, administrados por nuestro departamento de ingeniería y planeación de mantenimiento. Nuestros técnicos de mantenimiento se someten a una amplia capacitación inicial y continua (según corresponda por las normas de aviación) para garantizar la seguridad de nuestras operaciones. El mantenimiento en línea es realizado por nuestros técnicos calificados, bajo nuestros certificados de estación de reparación emitidos por la FAA y AFAC y por proveedores de mantenimiento que cuentan con las certificaciones necesarias.

El mantenimiento y reparación de aeronaves consisten en mantenimiento rutinario y no rutinario, divididos principalmente en tres categorías generales: (i) mantenimiento rutinario de línea, (ii) mantenimiento mayor y (iii) revisiones de componentes. El mantenimiento rutinario de la línea consiste en inspecciones programadas a las aeronaves, incluyendo revisiones antes del vuelo, diarias y semanales, así como cualquier diagnóstico y reparaciones rutinarias, se realiza cualquier mantenimiento no programado, según se requiera. Los mantenimientos en línea normalmente son realizados por nuestros mecánicos y son complementados por terceros contratados, realizados en los aeropuertos en los que actualmente prestamos servicios. El mantenimiento rutinario también incluye trabajos programados que normalmente puede tomar de seis a 15 días y que se requieren cada 24 o 36 meses, tales como revisiones de 24 meses y revisiones denominadas “*C checks*”.

Las inspecciones de mantenimiento mayor de las aeronaves consisten en una serie de tareas más complejas, incluidas las revisiones estructurales de la aeronave Debido al tamaño de nuestra flota y al crecimiento proyectado de nuestra flota, hemos contratado los servicios de terceros para que realicen los servicios de mantenimiento mayor, tales como el servicio a motores y reparaciones de partes importantes, debido a que consideramos es más eficiente. Hemos celebrado un contrato a largo plazo con IAE y P&W basado en las horas vuelo para dar servicio a nuestros motores y con LHT basado en trabajos por hora para proporcionar servicios relacionados con otros componentes. Tenemos celebrado un contrato con LHT para determinados servicios técnicos y con Aeroman para nuestro mantenimiento mayor de la estructura de la aeronave. Aeroman es un proveedor de mantenimiento certificado de aeronaves aprobado por la FAA y AFAC.

Seguridad

Estamos comprometidos con la seguridad de nuestros pasajeros y empleados. Algunas de las medidas de seguridad que hemos tomado incluyen: (i) seguridad y vigilancia de las aeronaves, (ii) procedimientos de revisión de equipaje, (iii) una revisión más estricta de pasajeros y del equipaje, y (iv) puertas de cabina seguras. Nos esforzamos para cumplir con las medidas estándar relacionadas con la seguridad y la salud o bien, las excedemos. Para alcanzar dichos objetivos, mantenemos un programa activo de seguridad en aviación y esperamos la participación por parte de todo nuestro personal en el programa, tomando un papel activo en la identificación, reducción y eliminación de riesgos.

Nuestro enfoque en la seguridad recae en capacitar a nuestros empleados para utilizar el equipo y las medidas de seguridad apropiadas, proporcionándoles las herramientas y el equipo necesario para desempeñar sus funciones laborales de una manera segura y eficiente. La seguridad en el lugar de trabajo se enfoca en diversas áreas de nuestra operación incluyendo: en la operación de nuestros vuelos, durante el mantenimiento, a bordo del vuelo, y en la operación en estaciones. Hemos obtenido la certificación IOSA (*IATA's Operational Safety Audit*).

La TSA es la encargada de la seguridad en la aviación tanto en aerolíneas como en aeropuertos en los EUA. Mantenemos líneas de comunicaciones abiertas y activas con la TSA en todas nuestras ubicaciones para asegurar medidas adecuadas de seguridad para nuestro personal, nuestros clientes, equipo e instalaciones, las cuales son llevadas a cabo durante toda nuestra operación. En México, la AFAC, a través de la Dirección General Adjunta de Aviación es la encargada de vigilar la seguridad en el tráfico aéreo y tiene la autoridad para establecer o modificar las condiciones de operación del tráfico aéreo y para controlar y coordinar los aeropuertos. Ver "Regulación."

Combustible

El combustible es un componente significativo para los costos de las aerolíneas y es nuestro mayor gasto operativo. El combustible representó el, 38%, 33%, 31% de nuestros gastos de operación totales durante el 2023, 2024 y 2025, respectivamente. El combustible lo adquirimos de ASA, quien también se encarga de suministrarlo directamente a nuestras aeronaves en México. Conforme a lo establecido en nuestro contrato con ASA, el precio del combustible es determinado semanalmente por ASA con base en los precios internacionales publicados por S&P Platt´s, los costos por servicios de expendio son determinados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y los costos por almacenamiento los determina la Comisión Reguladora de Energía; nuestro contrato con ASA podrá terminarse mediante aviso por anticipado por cualquiera de las partes sin penalización con un aviso previo de 30 días. Compramos nuestro combustible fuera de México bajo los contratos de servicio de suministro de combustible con World Fuel Services, AvFuel, Shell, BP Products North America, Chevron, Associated Energy Group, Puma Energy Group fuel, Titan Aviation y Total Energies. Históricamente, los costos del combustible sufrieron variaciones sustanciales, el costo del combustible no puede ser previsto con certeza ya que el mismo depende de diversos factores globales y geopolíticos. Los precios del combustible dependen de los precios de crudo, mismos que son cotizados en dólares. Si el valor del dólar aumenta contra el peso mexicano, nuestro costo en combustible, expresado en pesos, incrementaría aún y cuando el precio de crudo expresado en dólares no presente incremento alguno. Nuestra política de cobertura relacionada con el combustible se traduce en celebrar contratos de derivados para cubrir cambios en los precios de combustible en los 18 meses siguientes sujeto a ciertos controles de financiamiento. Ver "Factores de Riesgo- Riesgos relacionados con nuestro negocio - Nuestra estrategia de cobertura de combustible podría no reducir nuestros costos de combustible."

Seguros

Mantenemos pólizas de seguro que consideramos habituales en la industria aérea y según lo requerido por las autoridades de aviación de México y EUA. Mantenemos todas las pólizas de seguro requeridas por las autoridades de aviación en los mercados en los que operamos, así como en nuestros acuerdos de arrendamiento y financiamiento. Creemos que esta cobertura de seguro es acorde con los estándares de la industria aérea y apropiada para protegernos de pérdidas materiales en vista de las actividades que realizamos. Sin embargo, no se puede garantizar que la cantidad de seguro que tenemos sea suficiente para protegernos de pérdidas materiales.

En relación con nuestras operaciones, contamos con un seguro que cubre a toda nuestra flota de aeronaves, refacciones y equipo, cuya cobertura abarca pérdidas y daños, incluyendo riesgos terroristas y de guerra. Contamos con seguros de responsabilidad civil de pasajeros y de terceros cuya cobertura es adecuada y consistente con los estándares de la industria en general. De igual manera, contamos con otras pólizas de seguro, incluyendo responsabilidad civil de consejeros y directores, responsabilidad por riesgos cibernéticos, daño a propiedad, cobertura de vehículos y responsabilidad civil, de gastos médicos mayores y vida para nuestros empleados.

Eventos como conflictos entre Rusia y Ucrania, o cualquier emergencia, accidente o incidente similar futuro de aeronave, incluso si no involucra a nuestra aerolínea podrían aumentar las primas de seguros por daños y responsabilidad de aeronaves o reducir el alcance de la cobertura.

Estrategia Corporativa de Sostenibilidad

En 2025, continuamos trabajando en la integración de nuestra Estrategia Corporativa de Sostenibilidaden las prácticas del negocio. Esta estrategia se basa en tres pilares fundamentales: Ambiental, Social, y Económico y de Gobernanza, los cuales tienen como objetivo guiar nuestros esfuerzos hacia un crecimiento sostenible, al tiempo que generamos valor para nuestros grupos de interés.

El pilar Ambiental se orienta al cumplimiento de nuestros compromisos en materia de reducción de emisiones y dar respuesta a los requisitos regulatorios. Entre nuestras principales iniciativas se encuentran, entre otras:

- A través de nuestro Programa de Ahorro de Combustible, buscamos optimizar el consumo de combustible y reducir nuestras emisiones de carbono. Para lograrlo, incorporamos tecnología de última generación y con alta eficiencia costo-beneficio como parte de nuestro plan de renovación de flota. En 2025, nuestra flota tuvo una edad promedio de 6.6 años; 66% de nuestras aeronaves eran NEO y 92% estaban equipadas con *sharklets*, lo que mejora la eficiencia en el consumo de combustible y reduce las emisiones de CO_2 por RPK. Además, implementamos iniciativas operativas como la optimización de rutas, técnicas de vuelo eficientes, reducción del uso de la unidad auxiliar de energía y reducción del peso a bordo, entre otras.

- También tenemos iniciativas para reducir el consumo de papel y electricidad, reducir desechos, promover el reciclaje y promover esfuerzos de compensación voluntaria de emisiones con nuestros clientes.

  En abril de 2023, anunciamos un acuerdo de inversión junto con Indigo Partners, GenZero, Cleanhill Partners, Frontier Airlines y Wizz Air, con el objetivo de acelerar la producción de combustibles sostenibles de aviación (SAF) a través de CycloKinetics, Inc. (anteriormente CleanJoule). El SAF representa una alternativa potencial de menor huella de carbono frente al combustible de aviación convencional, ya que puede producirse a partir de fuentes renovables como aceites residuales, residuos agrícolas y cultivos no alimentarios. Sin embargo, actualmente el SAF está limitado por su disponibilidad, competitividad en costos y otras restricciones operativas, y representó menos del 1% del consumo global de combustible en la aviación comercial. En muchos casos, el SAF también debe mezclarse con combustible convencional. Apoyamos el desarrollo de SAF eficientes en costos en México y colaboramos con organismos internacionales, incluidos ICAO e IATA, mediante un estudio de factibilidad para su desarrollo y uso en el país. Nuestra capacidad para incorporar SAF a escala dependerá de los avances tecnológicos, los marcos regulatorios, la disponibilidad de suministro y las condiciones económicas.
- Gestionamos nuestros programas ambientales a través de nuestro Sistema Integrado de Gestión de Aerolínea, certificado bajo ISO 14001 e ISO 9001, el cual respalda el cumplimiento de la regulación ambiental aplicable y contribuye a la mejora continua de nuestro desempeño ambiental. Estamos sujetos a requisitos regulatorios en México, incluidos aquellos emitidos por la CNBV, que exigen la identificación, evaluación, divulgación y aseguramiento externo de cierta información relacionada con la sostenibilidad y el clima, incluidos sus impactos financieros asociados. El cumplimiento de estos requisitos puede requerir mejoras en nuestros datos, controles y procesos de reporte.

  Asimismo, participamos en iniciativas de la industria, incluida la iniciativa Fly Net Zero de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA); sin embargo, nuestra capacidad para contribuir a los esfuerzos de descarbonización del

sector dependerá de los avances tecnológicos, los costos, los marcos regulatorios y las condiciones generales del negocio y del mercado.

El pilar Social se centra en nuestro compromiso con nuestros Embajadores, clientes y las comunidades en las que operamos. Nuestras prácticas laborales están diseñadas para promover relaciones laborales estables y el bienestar de los empleados, y están respaldadas por la Cultura Volaris, que incluye nuestra visión, misión, comportamientos clave —credibilidad, respeto, imparcialidad, camaradería, orgullo y sostenibilidad—, así como nuestros enfoques en seguridad, servicio al cliente y rentabilidad sostenida. Ofrecemos un programa de prestaciones competitivo que supera los requisitos legales aplicables y apoya la atracción, desarrollo y retención de talento. Asimismo, mantenemos iniciativas para monitorear y promover la salud y seguridad ocupacional, fomentar un entorno laboral libre de violencia y acoso, apoyar la igualdad de oportunidades y brindar capacitación continua a nuestros colaboradores. Adicionalmente, nuestro programa de voluntariado corporativo promueve el compromiso de los empleados con la empresa y su participación en la comunidad. Buscamos mantener relaciones positivas con las comunidades a las que servimos. A través de nuestro programa “Avión Ayuda Volaris”, utilizamos la capacidad disponible de nuestras aeronaves para transportar, sin costo, órganos y tejidos con fines de trasplante, personal médico, voluntarios y carga humanitaria, así como para apoyar a comunidades afectadas por desastres naturales y otras emergencias mediante alianzas estratégicas. Estamos comprometidos con la protección de niñas, niños y adolescentes que viajan con nosotros frente a la trata de personas con fines de explotación sexual comercial. En 2013, nos convertimos en la primera aerolínea en América Latina y la segunda a nivel mundial en adoptar “The Code”, una iniciativa de ECPAT International. Contamos con un protocolo específico, brindamos capacitación continua a nuestros Embajadores y seguimos fortaleciendo nuestros esfuerzos de prevención, sensibilización y vinculación con grupos de interés, incluyendo nuestra campaña de comunicación “Ojos en el Cielo”.

También priorizamos la seguridad, el bienestar y los derechos de nuestros clientes. Buscamos cumplir con los estándares de seguridad nacionales e internacionales aplicables y mantener certificaciones relevantes de la industria, incluida IOSA.

A través de nuestro pilar Económico y de Gobernanza, desarrollamos iniciativas y acciones que nos permiten reducir costos, optimizar recursos, y aumentar la eficiencia y confiabilidad operativa. Asimismo, buscamos participar de manera legal y proactiva en la promoción de políticas públicas alineadas con nuestra estrategia corporativa de sostenibilidad, gestionar nuestra reputación corporativa y establecer canales de comunicación claros con nuestros grupos de interés. Además, nuestros valores empresariales, la ética y el cumplimiento legal se reflejan en nuestras prácticas anticorrupción y antisoborno, así como en nuestros sistemas de gestión de riesgos y crisis, con el objetivo de proteger la información, los datos personales y garantizar la transparencia en todos nuestros procesos.

En 2025, estos esfuerzos culminaron con la permanencia en el Índice S&P *Dow Jones Best-in-Class*, antes conocido como *Dow Jones Sustainability Index,*- como una de las ocho aerolíneas incluidas a nivel mundial.

Estacionalidad y Volatilidad

Ver “Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con la Industria de la Aviación”.

Riesgos o Efectos del Cambio Climático

Ver “Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con la Industria de la Aviación”.

Canales de distribución:

CANALES DE DISTRIBUCIÓN

Para una descripción sobre los canales de distribución y sobre las formas de comercialización correspondientes al negocio Volaris, ver “Actividad Principal.”

Patentes, licencias, marcas y otros contratos:

PATENTES, LICENCIAS, MARCAS Y OTROS CONTRATOS

Hemos registrado la marca “Volaris” ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial ("IMPI"), ante la autoridad correspondiente en los EUA y en aquellos países de Centroamérica en los que operamos. De igual manera contamos con el registro de otras marcas y avisos comerciales adicionales que han sido registrados ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, ante la autoridad correspondiente en los EUA y en aquellos países en Centroamérica y Sudamérica en los que tenemos operaciones. Nuestra marca más importante para el desarrollo de la emisora es “Volaris”, ya que es con la se ofrecen y publicitan los servicios de transporte aéreo de pasajeros que prestamos. El 15 de abril de 2021, las autoridades mexicanas declararon a la marca “Volaris” una marca famosa, siendo la primera marca registrada en la industria de aviación mexicana para recibir tal reconocimiento, y en abril de 2026, dichas autoridades mexicanas concedieron una extensión de la marca famosa.

La Compañía cuenta con aproximadamente 321 registros de marcas nominadas, innominadas y mixtas, así como avisos comerciales nacionales dentro de los cuales se encuentran: “Volaris”, “Volaris (y Diseño)”, “Innominada (Diseño de Estrella)”, “Your name on a plane,” “Precios que te hacen viajar,” “Wanna Save,” “Wanna Travel,” “Want it all,” “Want to Save,” “Want to Travel,” “Quiero Ahorrar,” “Quiero todo,” “Quiero viajar,” “Volaris carga”, “Volaris TV”, “Volaris Express”, “AVolaris”, “Volaris cargo”, “Familia de tarifas Volaris”, “Fare Families Volaris”, “Shuttle Volaris”, “Seguro de viaje Volaris”, “Viajes Volaris”, “www.volaris.com.mx”, “V de Volaris”, “Volaris vive viajando”, “Volaris cada viaje es una historia”, “Volaris ponle tu nombre a un avión”, “Volaris los más puntuales de México,” “Volaris la línea más puntual de México,” “El día del viajero Volaris,” “Garantía Volaris de equipaje,” “Garantías Volaris,” “Garantía Volaris de Puntualidad,” “V con todo,” “La Aerolínea Ecológica,” “El lado V de Volaris,” “Tú Decides,” “VLRS,” “Volemos juntos,” “V Fundación,” “Tú decides lo que necesitas,” “Volaris negocios,” “Tarifa Limpia,” “Ahorra siempre viajando más,” “Volaris por un cielo azul,” “Por un Cielo azul,” “#CielitoLimpio,” “Volaris#CielitoLimpio,” “Con Volaris tú pones las promos,” “La forma más barata de volar,” “V. Pass,” “V. Shop Volaris Official Store,” “Volemos diferente,” “Volar Sí,” “Volar ahora es volar sí,” “Hot Tickets,” “Temporada de volada Volaris,” “Marzo regalazo Volaris,” “La temporada de ofertas más grande de Volaris,” “Llegaron los preciosísimos Volaris,” “Avión Ayuda Volaris,” “Celebramos nuestros XV años en lo más alto con grandes descuentos,” “Marzoventa Volaris”, “Entre Nubes,” “Menú Entre Nubes,” “Deja volar tu antojo,” “Aniversario 16 la promos + reveldes de Volaris,” “Para vivir viajando,” “To live traveling,” “Ya Vas/Volaris,” “Gran venta de aniversario 17 años Volaris,” “Annual Pass,” “Pase Anual,” “Pase Anual de Volaris,” “Annual Pass by Volaris,” “Con Volaris Alcanza Más,” “Zero v.club,” “Zero viaja a nuestro precio más bajo,” “Básica la más comprada,” “Plus viaja sin preocupaciones,” “Zero travel at our lowest Price,” “Basic best value,” “Plus worry free,” “Viaja todo lo que puedas,” “Fly as much as you can,” “#AvioncitoVolarisChallehge,”. Por un Cielo azul,” “Volaris Express,” “AVOLARIS,” “Shuttle Volaris,” “Seguro de Viaje Volaris,” “Volaris los más puntuales de México,” “El día del viajero Volaris,” “Garantía Volaris de Equipaje,” “Garantías Volaris,” “Garantía Volaris de Puntualidad,” “VLRS,” “Tú decides lo que necesitas,” “Ahorra siempre

viajando más," "La forma más barata de volar," "V.Shop Volaris Official Store," "Volar sí," "Volar ahora es volar sí," "Temporada de volada Volaris," "Marzo regalazo Volaris," "La temporada de ofertas más grande de Volaris," "Llegaron los preciosísimos Volaris," "Marzoventa Volaris," "v.club," "Volaris Menú Entre Nubes," "Entre Nubes de Volaris," "#VPonleTuApodoAUnAvión," "Ponle tu nombre a un avión," "Corro, Vuelo y Celebro," "Volaris tus vacaciones con YaVas," "Volaris AVSEC," "AVSEC Volaris," "Volaris 5,000 FT," "Volaris 10,000 FT," "Volaris 30,000 FT," "altitude by Volaris". Hemos registrado la marca «Volaris» ante la oficina de marcas en México, EUA y en los países en los que operamos en Centro y Sudamérica. También hemos registrado varias marcas y lemas adicionales ante la oficina de marcas en México, Estados Unidos y en los países en los que operamos en Centro y Sudamérica.

La duración del registro de las marcas anteriormente referidas tiene fechas de vencimiento que van entre el año 2026 al 2036.

Utilizamos productos de software bajo el amparo de diversos contratos de licencia celebrados con terceros, incluyendo los celebrados con Navitaire LLC, Jeppessen Systems AB y Juniper Technologies Corporation, Despegar.com México, S.A. de C.V. y Loyalty Juggernaut. Inc. Bajo el amparo de los contratos celebrados con Airbus, utilizamos propiedad intelectual de Airbus para el mantenimiento de nuestras aeronaves.

Salvo por los contratos que se describen en el presente Reporte Anual, la Emisora no ha firmado otros contratos relevantes diferentes a los que tienen que ver con el giro del negocio.

Principales clientes:

PRINCIPALES CLIENTES

Para una descripción sobre los principales clientes de Volaris, ver "Actividad Principal – Nuestras Operaciones." No existe dependencia de Volaris con alguno o varios clientes.

Legislación aplicable y situación tributaria:

LEGISLACIÓN APLICABLE Y SITUACIÓN TRIBUTARIA

Regulación Mexicana

Regulación Operativa

El servicio de transporte aéreo regular, a diferencia del servicio de transporte aéreo no regular, es considerado un servicio público en México. Para prestar el servicio de transporte aéreo regular es necesario el otorgamiento de una concesión por parte del Gobierno Federal. El marco legal de la industria del transporte aéreo en México se encuentra principalmente establecido en la Ley de Aviación Civil y su reglamento, la Ley de Aeropuertos y su reglamento, la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como en las Normas Oficiales Mexicanas aplicables. La autoridad encargada de la supervisión del transporte aéreo en México es la SICT, la cual ejerce sus atribuciones principalmente a través de la AFAC.

Conforme a la Ley de Aviación Civil, la SICT, a través de la AFAC, es responsable y tiene, entre otras, las siguientes atribuciones: (i) imponer y conducir las políticas y programas para la regulación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo; (ii) otorgar concesiones y permisos, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación o terminación; (iii) expedir las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones administrativas; (iv) prestar y controlar los servicios a la navegación aérea; (v) expedir y aplicar las medidas y normas de seguridad e higiene que deben observarse en los servicios de transporte aéreo; (vi) expedir certificados de matrícula, de aeronavegabilidad y los de explotador de servicios aéreos y decretar la suspensión, cancelación, revalidación o revocación de los mismos; (vii) mantener y operar el Registro Aeronáutico Mexicano en el que se realiza el registro de aeronaves y arrendamientos sobre aeronaves; (viii) participar en los organismos internacionales y en las negociaciones de tratados; (ix) promover la formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico; (x) expedir y, en su caso, revalidar o cancelar las licencias del personal técnico aeronáutico; (xi) interpretar la Ley de Aviación Civil y su reglamento para efectos administrativos; (xii) autorizar la práctica de visitas de verificación; (xiii) designar o, en su caso, remover a los comandantes regionales y a los comandantes de aeropuertos, helipuertos y aeródromos civiles en general; y (xiv) aprobar los planes de vuelo.

La AFAC principalmente supervisa y verifica el cumplimiento por parte de los concesionarios, permisionarios, operadores y proveedores de los servicios aéreos, de la Ley de Aviación Civil, su reglamento, las Normas Oficiales y cualesquiera otras disposiciones aplicables.

Como resultado de la concesión otorgada por la SICT para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular en México. Dicha concesión solo puede ser otorgada a personas morales mexicanas que cumplan con la capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar los servicios en condiciones de calidad, seguridad y puntualidad.

Otros requisitos que deberán acreditarse para obtener la concesión son: (i) la disponibilidad de aeronaves y demás equipo de vuelo, que cumpla con los requisitos técnicos de seguridad, condiciones de aeronavegabilidad y condiciones en materia ambiental; (ii) la disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para la operación de la concesión; y (iii) contar con experiencia en la industria. Para poder proporcionar cualquier otro servicio de transporte aéreo que no sea el transporte aéreo nacional regular descrito anteriormente, se requiere permiso de la SICT conforme a la Ley de Aviación Civil.

Concesión y Permisos

A través de nuestra subsidiaria Volaris Opco, contamos con (i) la Concesión, la cual nos permite prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular de pasajeros, carga y correo dentro de México; (ii) permiso para establecer y explotar el servicio público de transporte aéreo nacional no regular de fletamento de pasajeros; y (iii) el permiso para el establecimiento y explotación el servicio público de transporte aéreo internacional no regular de fletamento de pasajeros.

Nuestra Concesión fue otorgada por el Gobierno Federal a través de la SICT el día 9 de mayo de 2005. El 24 de febrero de 2020, nuestra Concesión fue extendida por un plazo de 20 años, a partir del 9 de mayo de 2020. La Concesión nos autoriza el uso de ciertas aeronaves y de ciertas rutas. Conforme a los términos de la Ley de Aviación Civil, la Concesión,

junto con otras autorizaciones específicas que nos ha otorgado la AFAC, nos permite proporcionar el servicio de transporte aéreo nacional e internacional regular. Conforme a la Concesión, Volaris Opco tiene que pagar al Gobierno Federal ciertos derechos por los servicios que prestamos. Los anexos de la Concesión deben ser modificados cada vez que Volaris Opco opere una nueva aeronave y cuando nuevas rutas son adicionadas, o bien, cuando las rutas existentes sean modificadas. Para mayor información de nuestras aeronaves y rutas, ver la sección “Descripción del negocio - Red de Rutas Aéreas” y “Descripción del negocio-Flota.”

El permiso para el establecimiento y explotación el servicio público de transporte aéreo nacional no regular de fletamento de pasajeros nos fue otorgado por la SICT el día 16 de abril de 2007. Dicho permiso, el cual tiene un periodo indefinido de tiempo; autoriza la operación de ciertas aeronaves y especifica, entre otros términos y condiciones, que Volaris Opco deberá solicitar la autorización de la AFAC antes de realizar cualquier vuelo de fletamento.

El permiso para explotar el servicio público de transporte aéreo internacional no regular de fletamento de pasajeros fue otorgado por la AFAC el 3 de junio de 2009 por un periodo indefinido de tiempo. Dicho permiso autoriza ciertas aeronaves para operar bajo dicho permiso, y señala, entre otros términos y condiciones, que Volaris Opco deberá solicitar la autorización de la AFAC antes de realizar cualquier vuelo de fletamento.

Para la operación de nuestras aeronaves, cada aeronave requiere llevar a bordo todos sus documentos y equipo requerido, incluyendo su certificado de matrícula, su certificado de aeronavegabilidad y su póliza de seguro. En cualquier caso, todas las aeronaves deben de llevar a bordo todos los documentos y el equipo requerido por los tratados internacionales, la Ley de Aviación Civil y todas las disposiciones aplicables. Creemos que contamos con todas las autorizaciones operativas y de aeronavegabilidad, con los certificados y licencias, que mantenemos todas las pólizas de seguro necesarias y que nos encontramos en cumplimiento con la legislación aplicable.

La Ley de Aviación Civil establece que las concesiones y los permisos se podrán revocar por cualquiera de las siguientes razones: (i) no ejercer los derechos conferidos durante un periodo mayor de 180 días naturales, contados a partir de la fecha de su otorgamiento; (ii) no mantener vigentes los seguros a que se refiere la Ley de Aviación Civil; (iii) el cambio de nacionalidad del concesionario o permisionario; (iv) ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos, a algún gobierno o estado extranjero; (v) ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos a cualquier persona sin autorización de SICT; (vi) aplicar tarifas diferentes a las registradas, o en su caso, aprobadas, según sea aplicable; (vii) suspender, en forma total, la prestación de los servicios sin autorización de la SICT salvo en caso fortuito o de fuerza mayor; (viii) prestar servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso respectivo; (ix) infringir las condiciones de seguridad; (x) incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; y (xi) en general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la Ley de Aviación Civil, en sus reglamentos o en el título de concesión o permiso respectivos. En caso de que nuestra Concesión fuera revocada por cualquiera de las razones enumeradas anteriormente, no tendríamos derecho a compensación alguna y no seríamos capaces de continuar con la operación de nuestro negocio.

Aeronaves

Conforme a la Ley de Aviación Civil y nuestra Concesión, todas las aeronaves utilizadas para proporcionar servicios deben estar inscritas en México en el Registro Aeronáutico Mexicano y deben matricularse como aeronaves mexicanas, y si se encuentran matriculadas en otros países, deben estar autorizadas para operar en México. La inscripción en el Registro Aeronáutico Mexicano se otorga sujeto al cumplimiento de ciertos requisitos legales y técnicos. Todas las aeronaves que comprende nuestra flota a esta fecha han sido debidamente autorizadas y registradas ante la AFAC.

Tenemos la obligación de proporcionar un adecuado mantenimiento a nuestras aeronaves y de mantenerlas en condiciones de aeronavegabilidad. El mantenimiento debe ser proporcionado conforme a lo establecido por los manuales de mantenimiento del fabricante y los programas de mantenimiento aprobados por la AFAC. La AFAC tiene la facultad para inspeccionar nuestras aeronaves, su historial de mantenimiento y nuestros procedimientos de seguridad. Basados en dichas

inspecciones, la AFAC puede determinar que las aeronaves no cuentan con la capacidad para volar y en ciertos casos, revocar nuestra Concesión.

Rutas

Conforme a la Ley de Aviación Civil y nuestra Concesión, solamente podemos proporcionar servicios en las rutas aprobadas en nuestra Concesión. Cualquier ruta nueva o cambio en las rutas actuales debe ser aprobada por la AFAC. Las rutas nacionales se encuentran sujetas a nuestra Concesión y a la Ley de Aviación Civil. Nuestras rutas internacionales a los EUA, están sujetas a nuestra Concesión, los permisos de autorización para las rutas internacionales emitidos por la AFAC, la Ley de Aviación Civil, el Acuerdo de Transporte Aéreo entre Estados Unidos y México, de fecha 18 de diciembre de 2015, ("US- México ATA") un permiso por parte del DOT que nos permite operar cualquier ruta hacia los EUA, y una autorización de la FAA. El US- México ATAl estable un marco jurídico para las rutas internacionales de aerolíneas mexicanas y estadounidenses entre los Estados Unidos América y México. Bajo ("US- México ATA"), cualquier aerolínea de México o de los EUA puede aplicar para un permiso o autorización para volar entre México a los EUA.

Tarifas

Conforme a la Ley de Aviación Civil, los concesionarios o permisionarios pueden fijar libremente las tarifas por los servicios que presten en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia. Las tarifas internacionales deben ser aprobadas por la SICT de conformidad con lo que, en su caso, se establezca en los tratados aplicables. Las tarifas (tanto nacionales como internacionales) deberán registrarse ante la SICT estarán permanentemente a disposición de los usuarios. Las tarifas para las rutas desde y hacia los EUA, no requieren autorización de o registro ante la SICT o cualquier otra autoridad. La SICT podrá otorgar el registro de las tarifas fijadas por los concesionarios o permisionarios, si las mismas implican prácticas depredatorias, de carácter monopólico, de dominancia en el mercado o una competencia desleal que impida la permanencia en el mercado de otros concesionarios o permisionarios. La SICT podrá asimismo establecer niveles tarifarios mínimos o máximos (restringiendo en su caso, la capacidad de los concesionarios y permisionarios de determinar las tarifas libremente), según sea el caso, para los servicios respectivos, a fin de ordenar dichos niveles, con el objeto de fomentar la sana competencia. En las tarifas se describirán clara y explícitamente las restricciones a que estén sujetas y permanecerán vigentes por el tiempo y en las condiciones ofrecidas. La Ley de Aviación Civil establece que, en caso de que la SICT considere que no existe competencia efectiva entre los diferentes concesionarios o permisionarios, solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en su caso, la SICT apruebe bases de regulación tarifaria. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que resultaron en los efectos negativos de competencia que la motivaron.

Slots

Conforme a ley mexicana, un slot es el horario de aterrizaje y despegue de la aeronave. La regulación de los horarios de aterrizaje y despegue se encuentra en la Ley de Aeropuertos y su reglamento. Un slot es asignado por el administrador aeroportuario, considerando la recomendación de un comité de operaciones, a un transportista u operador aéreo para la organización y planeación de los vuelos en los aeródromos. Conforme al reglamento de la Ley de Aeropuertos, las reglas de operación de cada uno de los aeropuertos en México deben contener los lineamientos para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue. Por lo tanto, las administraciones de los aeropuertos deberán establecer en dichos lineamientos, la asignación de horarios de aterrizaje y despegue considerando: (i) horario de operación del aeródromo; (ii) criterios de seguridad y eficiencia; (iii) capacidad de los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios; (iv) disponibilidad de horarios; y (v) cumplimiento de requisitos para la asignación.

Requisa

Conforme a la ley mexicana y nuestra Concesión, el Gobierno Federal Mexicano podrá hacer la requisa temporal o permanente de las aeronaves y de otros activos en caso de desastre natural, de guerra, de alteración grave del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional. El Gobierno Federal Mexicano, en todos los casos, salvo en el caso de guerra internacional, tiene la obligación de

indemnizarnos, pagando los daños y perjuicios a su valor justo. Ver “Factores de Riesgo - Riesgos relacionados con la industria de la aviación - Conforme a la legislación mexicana, nuestros bienes podrían ser tomados o requisados por el gobierno mexicano bajo ciertas circunstancias.”

Inversión Extranjera

La Ley de Inversión Extranjera limita la inversión extranjera en aquellas sociedades que presten servicios de transporte aéreo hasta en un 49% de las acciones con derecho a voto de dichas sociedades. El límite antes mencionado aplica a Volaris Opco, pero no a nosotros al ser una sociedad tenedora de acciones. Nosotros, como una entidad tenedora de acciones debemos de mantenernos como entidad controlada por inversionistas mexicanos como un medio para ser capaces de controlar a Volaris Opco. La adquisición de derechos sobre nuestras acciones Serie A a través de CPOs, que eliminan los derechos de voto, pero otorgan derechos económicos, por parte de inversionistas extranjeros se entiende como neutra, y por lo tanto no se contabiliza como inversión extranjera. Para una mayor descripción de los mecanismos implementados para asegurar el cumplimiento de estas disposiciones, ver “Estatutos Sociales y otros Convenios - Otras Disposiciones - Disposiciones en materia de inversión extranjera”.

Regulación Ambiental

Nos encontramos sujetos a tratados internacionales, acuerdos bilaterales, leyes, normas oficiales mexicanas, u otras regulaciones aplicables a la industria aérea en materia de protección ambiental, tales como la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, el Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera, la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, la Ley Nacional de Aguas y su reglamento, así como la Ley del Cambio Climático y su reglamento. Asimismo, estamos sujetos a la Norma Oficial Mexicana NOM-036-SCT3-2000, que regula los límites máximos de emisiones de ruido por aeronaves, así como los requerimientos para cumplir con dichos límites. Adicionalmente, desarrollos regulatorios recientes en México, incluida la Ley General de Economía Circular, promulgada en 2026, pueden introducir requisitos adicionales relacionados con la eficiencia en el uso de recursos, la gestión de residuos y consideraciones de ciclo de vida. Si bien el alcance total y la implementación de estos requisitos aún son inciertos, podrían requerir cambios en nuestras operaciones y prácticas de la cadena de suministro, así como generar un incremento en los costos de cumplimiento y operación.

De forma voluntaria, los procesos de ingeniería de operaciones y publicaciones técnicas, actualización de peso vació de operación, incorporación de aeronaves al Certificado de Operador Aéreo (AOC), incorporación de estaciones al AOC, despacho de vuelo y soporte a operaciones de vuelo, procedimientos administrativos para la organización de sobrecargos, mentores de sobrecargos, equipo de respuesta a emergencias, operaciones carga, operaciones tierra, monitoreo de emisiones, programa de ahorro de combustible, compra de bonos de carbono, programas ambientales para el manejo de residuos y la gestión energética en las oficinas corporativas (oficinas ecológicas), están certificados bajo las normas oficiales mexicanas NMX-CC-9001-IMNC-2015 (ISO 9001:2015) y y NMX-SAA-14001-IMNC-2015 (ISO 14001:2015). Esta certificación es emitida por NORMEX, organismo autorizado para establecer normas conforme a los lineamientos de la Dirección General de Normas. NORMEX también cuenta con el reconocimiento de la Entidad Mexicana de Acreditación, A.C. (EMA) para realizar auditorías e inspecciones que aseguran el cumplimiento con normas nacionales e internacionales.

Asimismo, el artículo 151 Bis del Reglamento de la Ley de Aviación Civil establece que todo concesionario y permisionario debe reportar anualmente a la AFAC las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por las aeronaves que opera, así como las medidas operativas, técnicas y económicas requeridas por la legislación nacional y los tratados internacionales suscritos por México.

Adicionalmente, en cumplimiento de la Ley General de Cambio Climático y su reglamento, reportamos en México nuestro inventario de emisiones de los alcances 1 y 2 ante el Registro Nacional de Emisiones (RENE) y el Registro de Emisiones y Transferencia de Contaminantes (RETC).

Responsabilidad Civil

La Ley de Aviación Civil, el Convenio de Varsovia, modificado por el Convenio de Montreal, y el Código Civil Federal establecen lineamientos relacionados con la responsabilidad de un operador de aeronaves por los daños causados a terceros durante sus operaciones aéreas y terrestres, o que resulten de personas o cosas expulsadas de la aeronave. Los tribunales mexicanos, sin embargo, en ocasiones han hecho caso omiso de estas limitaciones prevista por el Convenio de Varsovia y han otorgado daños y perjuicios con base solamente en el Código Civil Federal y la regulación en materia de protección al consumidor, resultando en el otorgamiento de daños y perjuicios superiores a los establecidos en la Ley de Aviación Civil.

Seguros

De conformidad con el Artículo 74 de la Ley de Aviación Civil y normas complementarias, estamos obligados a mantener pólizas de seguro con compañías de seguros reconocidas, que cubran daños y/o pérdidas para pasajeros, equipaje, carga y correo, así como la responsabilidad legal de terceros en general, por al menos ciertos montos mínimos. Las aerolíneas deben presentar sus contratos de seguro a la SICT antes de iniciar operaciones. Para el transporte aéreo internacional, nuestro seguro debe cumplir con las disposiciones de los tratados internacionales aplicables.

Regulación Laboral

Así mismo, nos encontramos sujetos a las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo y a las disposiciones contenidas en los contratos colectivos de trabajo celebrados con el Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Similares y Conexos de la República Mexicana - STIAS. Para mayor información sobre nuestra relación con dicho sindicato y nuestros contratos colectivos de trabajo, ver “Descripción del negocio - Recursos Humanos”.

Regulación internacional y en los EUA

Regulación operacional

La industria aérea está altamente regulada por el gobierno de los Estados Unidos. Dos de las principales autoridades reguladoras que supervisan el transporte aéreo en los Estados Unidos son el DOT y la FAA. El DOT tiene jurisdicción sobre cuestiones económicas que afectan al transporte aéreo, incluidas, entre otras, las prácticas desleales o engañosas, los métodos desleales de competencia, la publicidad y otros asuntos de protección al consumidor, la responsabilidad del equipaje y los viajes aéreos de personas con discapacidades. El DOT está facultado para expedir permisos y otras autorizaciones necesarias para que las líneas aéreas internacionales presten servicios de transporte aéreo desde y hacia los Estados Unidos. Contamos con permisos de transporte aéreos extranjeros emitidos por el DOT que nos autorizan a realizar el transporte aéreo regular y fletamento de pasajeros, carga y correo hacia y desde los Estados Unidos, de conformidad con el alcance de los derechos de tráfico previstos en los acuerdos de transporte aéreo vigentes entre los Estados Unidos y cada uno de los Gobiernos de México, Costa Rica y El Salvador.

La FAA es responsable de regular y supervisar los asuntos relacionados con las operaciones de vuelo y la seguridad de las compañías aéreas, incluidos los certificados de operación de las aerolíneas, la certificación y el mantenimiento de las aeronaves y otros asuntos que afectan a la seguridad aérea. La FAA requiere que todos los ciudadanos no estadounidenses aerolínea comercial para obtener y mantener las especificaciones de operaciones de la FAA y para llevar a cabo sus operaciones de acuerdo con las Partes 91 y 129 de las Regulaciones Federales de Aviación. Las especificaciones de operaciones autorizan a los titulares a operar en aeropuertos específicos de los EUA utilizando procedimientos y aeronaves aprobados por la FAA.

A la fecha del presente Reporte Anual, contábamos con certificados de aeronavegabilidad emitidos por la FAA para 45 de nuestras aeronaves (el resto se encuentran registrados con la AFAC), hemos obtenido por parte de la FAA la autorización para volar a todas las ciudades a las que actualmente volamos y todas nuestras aeronaves han sido certificadas para operaciones sobre el agua. Los pilotos y los mecánicos que operen y proporcionen servicios a aeronaves “N” o aeronaves registradas en los EUA requieren de una licencia especial emitida por la FAA. Contamos con todas las autorizaciones operativas y de aeronavegabilidad, certificados y licencias y operamos en cumplimiento con las disposiciones emitidas por el DOT y la FAA.

De igual forma, estamos sujetos a la regulación de las autoridades aeronáuticas en los países de Centroamérica y Sudamérica en donde operamos actualmente. Contamos con todas las autorizaciones operativas, certificados y licencias y operamos en cumplimiento con las disposiciones y reglamentos aplicables en Centroamérica y Sudamérica.

Regulación Internacional

Nuestro servicio desde y hacia los Estados Unidos también se encuentra sujeto a diversas leyes y regulaciones de comercio aéreo y migración, que son impuestas en los Aeropuertos de los Estados Unidos por el CBP por sus siglas en inglés una agencia que forma parte del Departamento de Seguridad Nacional de los EUA, una agencia que forma parte del Departamento de Seguridad Interior de los Estados Unidos, y los requerimientos de organismos gubernamentales equivalentes en otros países. Al igual que otras aerolíneas que operan rutas internacionales, de tiempo en tiempo, podemos ser sujetos de multas y sanciones impuestas por la CBP por incumplimiento a las leyes migratorias o en caso de transportar carga ilegal o no declarada, tales como estupefacientes ilegales, entre otras. Estas multas y sanciones, que en el caso de estupefacientes se basan en el valor de la incautación, pueden llegar a ser sustanciales. Hemos implementado un programa de seguridad integral en los aeropuertos en los que operamos para reducir el riesgo de cargas ilegales en nuestras aeronaves, y buscamos cooperar activamente con la CBP y otras agencias de los Estados Unidos en la investigación de incidentes o intentos de introducción de carga ilegal en nuestros vuelos.

Nuestras operaciones de vuelo están también sujetas a los requerimientos del Servicios de Inspección Sanitaria de Animales y Plantas o APHIS por sus siglas en inglés (una agencia del Departamento de Agricultura de los EUA). APHIS impone restricciones a los productos agrícolas que pueden ser transportados de y a los EUA, la forma en la que prestamos el servicio de comisariato y la manera en la que manejamos la basura generada durante los vuelos que aterrizan en los EUA. APHIS puede imponer multas y penalidades por no cumplir con estos requerimientos. Cumplimos con todos los requerimientos de la APHIS de carga y regulaciones relacionadas con nuestros vuelos.

Regulación de la Seguridad Aérea

La TSA fue creada en 2001 con la responsabilidad y facultad de supervisar la implementación, y asegurar la suficiencia de medidas de seguridad en los aeropuertos y en otras instalaciones en los EUA. Desde la creación de la TSA, la seguridad en los aeropuertos ha sufrido cambios significativos incluyendo el fortalecimiento de las medidas de seguridad de la cabina de vuelo, el despliegue de policías federales a bordo de los vuelos, el aumento del perímetro de seguridad en los accesos de los aeropuertos, mayor capacitación del personal de las aerolíneas, mayores controles en la revisión de pasajeros, equipaje, carga y empleados, capacitación del personal que realiza las revisiones, incremento en la información de pasajeros y recolección de manifiesto de la tripulación y requerimientos de transmisión de datos, verificación de antecedentes amplio, así como restricciones adicionales al equipaje de mano. Los fondos para la seguridad del pasajero son proporcionados en parte por un impuesto de abordaje aplicado a los boletos (cargo por seguridad del pasajero) sujeto a un máximo de EUA $5.60 para transportación aérea que se origina en un aeropuerto en los EUA. La TSA tiene la facultad de imponer cargos adicionales a las compañías aéreas en caso de que sea necesario cubrir costos adicionales federales por seguridad. Conforme a sus facultades, la TSA puede revisar la forma en la que evalúa este cargo, el cual podría representar un mayor costo para el pasajero y/o para nosotros. No podemos predecir qué requerimientos adicionales en temas de seguridad pueden ser impuestos en el futuro o los costos o el impacto que tendría en nuestros ingresos el cumplir con dichos requerimientos.

Regulación Ambiental

Nos encontramos sujetos a diversas leyes y reglamentos federales, estatales y locales de los EUA relacionados con la protección del medio ambiente, los cuales son administrados por diversas agencias y regulan temas como las emisiones de los motores de las aeronaves, las emisiones de ruido y la descarga o disposición de materiales y productos químicos.

La legislación estadounidense reconoce el derecho de los operadores de aeropuertos que enfrentan problemas particulares de ruido para implementar procedimientos locales de mitigación, siempre que estos no interfieran de manera

irrazonable con el comercio interestatal o internacional ni con el sistema nacional de transporte aéreo. Estas restricciones pueden incluir la limitación de operaciones nocturnas, la implementación de procedimientos operativos específicos durante el despegue y ascenso inicial, así como la limitación del número total de vuelos en un aeropuerto. Actualmente, ninguno de los aeropuertos en los que operamos restringe el número de vuelos o a los horarios de operación (excepto el aeropuerto JFK de Nueva York, el cual limita el número de vuelos permitidos por razones de capacidad, y no por reducción de ruido), aunque es posible que uno o más de estos aeropuertos puedan implementar ciertas restricciones en el futuro con o sin previo aviso.

En 2016, la OACI adoptó una resolución que dio origen al plan CORSIA, el cual establece un marco para una medida global basada en el mercado destinada a estabilizar las emisiones de CO_2 en la aviación civil internacional (es decir, vuelos de aviación civil que despegan en un país y aterrizan en otro). CORSIA ha sido implementada en fases, comenzando con la participación voluntaria de los Estados miembros de la OACI durante la fase piloto (2021 a 2023), seguida de una primera fase (2024 a 2026) y una segunda fase obligatoria (a partir de 2027) para aquellos Estados cuyos niveles de emisiones de CO_2 de la aviación civil excedan ciertos umbrales. En 2016, México firmó la "Declaración de Líderes de América del Norte sobre la Alianza del Clima, Energía Limpia y Medio Ambiente" y se comprometió a participar en la fase piloto de CORSIA. Todos los países en los que operamos son Estados miembros de la OACI, por lo que podemos vernos sujetos a regulaciones emitidas en el marco de CORSIA.

Adicionalmente, el gobierno de Costa Rica, mediante el Alcance No. 117 en la Gaceta No. 116 del 26 de junio de 2024, emitió el Decreto Ejecutivo No. 44498-MOPT, titulado "RAC-16 Reglamento Aeronáutico Costarricense y Reducción de Emisiones para la Aviación Costarricense", mediante el cual se formaliza el cumplimiento de CORSIA y se establecen requisitos ambientales adicionales para los operadores aéreos.

La Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (*Enviromental Protection Agency* "EPA" por sus siglas en inglés) también ha adoptado reglas para implementar los estándares de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para motores de aeronaves establecidos por la OACI. En cumplimiento con la Ley de Aire Limpio, la FAA emitió en febrero de 2024 una norma final para implementar dichos estándares, introduciendo nuevas regulaciones de certificación sobre eficiencia en el consumo de combustible. Estas regulaciones entraron en vigor en abril de 2024 y aplicarán a aeronaves comerciales y de negocios de mayor tamaño que cuenten con nuevos tipos de diseño (no certificados previamente por la FAA) o con diseños existentes que continúen en producción a partir del 1 de enero de 2028. Es posible que en el futuro se adopten estándares más estrictos u otras restricciones adicionales.

Estamos comprometidos con el cumplimiento de las regulaciones ambientales aplicables en todos los mercados donde operamos. Monitoreamos activamente los desarrollos regulatorios para adaptarnos oportunamente y asegurar el cumplimiento con los estándares en evolución, reafirmando nuestro compromiso con operaciones responsables y sostenibles.

Otras Regulaciones

En los EUA nos encontramos sujetos a ciertas disposiciones de la Ley de Comunicaciones de 1934 (*Communications Act of 1934*), según ha sido modificada, y estamos obligados a obtener una licencia radial aeronáutica por parte de la Comisión Federal de Comunicaciones (*Federal Communications Commission*), o FCC. En la medida en que nos encontremos sujetos a los requisitos de la FCC, cumplimos todos los actos que sean necesarios para cumplir con dichas disposiciones. Así mismo, nos encontramos sujetos a leyes estatales y municipales y a reglamentos de los lugares donde operamos y a la regulación de diversas autoridades municipales que operan los aeropuertos en los que tenemos presencia.

Concesiones y Permisos

El 9 de noviembre de 2016, a través de nuestra subsidiaria Vuela Aviación, S.A. ("Volaris Costa Rica"), se obtuvo de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Costa Rica un Certificado de Operador Aéreo para prestar servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, en vuelos regulares y vuelos no regulares por un período inicial de cinco años. El 20 de diciembre de 2021 se renovó, modificó y extendió por 15 años más el Certificado de Operador Aéreo de Volaris Costa Rica. Volaris Costa Rica inició operaciones el 1 de diciembre de 2016.

El 23 de agosto de 2021, a través de nuestra subsidiaria Vuela El Salvador, S.A. de C.V. (“Volaris El Salvador”) se obtuvo de la Autoridad de Aeronáutica Civil de El Salvador un permiso de operación, para servicios de transporte aéreo público internacional regular y no regular de pasajeros, carga y correo con vigencia hasta el 30 de mayo de 2024. El 28 de mayo de 2024 se renovó, modificó y extendió por cinco años más el permiso de operación de Volaris El Salvador. Volaris El Salvador inició operaciones el 15 de septiembre de 2021.

Expropiación o requisa en El Salvador

De acuerdo con la ley salvadoreña y la concesión de Vuela El Salvador, el gobierno salvadoreño puede sustraer o embargar nuestros bienes, temporal o definitivamente, puede afectar los servicios aeronáuticos embargar nuestros bienes en El Salvador, específicamente cuando se declara el estado de emergencia en su área y se determina que nuestros bienes son de propiedad nacional estado de excepción en caso de desastres naturales, guerra, perturbaciones graves del orden público o en caso de peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior o la economía nacional. El gobierno salvadoreño debe indemnizarnos siguiendo los cálculos establecidos por la ley. Sin embargo, dicha ley no es clara en cuanto a cómo se determina la indemnización y la fecha de su pago.

Regulación en el Futuro

El Gobierno Mexicano, el de los EUA y otros gobiernos extranjeros pueden considerar y adoptar nuevas leyes, reglamentos y políticas en relación con una amplia gama de asuntos que podrían directa o indirectamente afectar los resultados de nuestra operación. No podemos prever que leyes, reglamentos, interpretaciones y políticas podrían ser consideradas en el futuro, ni podemos juzgar que impacto tendría, en su caso, la implementación de cualesquiera de estas propuestas o cambios en nuestro negocio.

Regulación del Mercado

La Comisión Nacional Bancaria se creó en 1925 para regular la actividad bancaria, y la Comisión Nacional de Valores se creó en 1946 con el objeto de regular la actividad en el mercado de valores. En 1995 dichas entidades se fusionaron para formar la CNBV.

Entre otras cuestiones, la CNBV regula la oferta pública y la compraventa de valores, las empresas públicas y sus regímenes y los participantes en el mercado de valores en México (incluyendo casas de bolsa y la BMV), así mismo impone sanciones por el uso ilegal de información privilegiada y por otros incumplimientos a la LMV. La CNBV regula el mercado de valores en México, la BMV y a los intermediarios de valores a través de su personal y su junta de gobierno compuesta de 13 miembros.

Ley del Mercado de Valores

La LMV actual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 2005 y entró en vigor el 28 de junio de 2006. La LMV modificó la legislación del mercado de valores en varios puntos importantes con el objeto de alinear la legislación mexicana con los estándares de valores y de gobierno corporativo vigentes en otras jurisdicciones, manteniendo mercados de valores más desarrollados.

En particular, la Ley del Mercado de Valores:

? establece la sociedad anónima promotora de inversión, una forma societaria que permite convenios entre accionistas, mediando derechos de primera oferta y del tanto, derechos de venta conjunta, vetos, disposiciones de no competencia y otros términos que mejoran los derechos de accionistas minoritarios;

? establece la sociedad anónima bursátil, como una forma societaria que se encuentra sujeta a los requisitos generales de la Ley General de Sociedades Mercantiles, pero sujeta a requisitos específicos para emisores de acciones registrados con la CNBV y listados en la BMV;

? incluye excepciones por colocaciones privadas dirigidas a inversionistas calificados e institucionales, y establece los requisitos que requieren cumplir los emisores y los colocadores para tener acceso a dichas excepciones;

? incluye una nueva regulación para ofertas públicas de compra, dividiéndolas en voluntarias y forzosas;

? establece estándares para la divulgación de tenencias aplicables a los accionistas de empresas públicas;

? amplia y fortalece las funciones del consejo de administración de las empresas públicas;

? define el rol del director general y de otros ejecutivos relevantes de empresas públicas;

? define los estándares aplicables al consejo de administración y las obligaciones y posibles responsabilidades y sanciones aplicables a los consejeros, al director general y a otros ejecutivos de las sociedades y a miembros del comité técnico y del comité de prácticas societarias (introduciendo los conceptos de deber de diligencia, deber de lealtad y ciertas salvaguardas para actos atribuibles a directores, miembros de comités y ejecutivos);

? reemplaza al comisario por un comité de auditoría y establece el comité de prácticas societarias con responsabilidades definidas;

? mejora los derechos de los accionistas minoritarios (incluyendo derecho de los accionistas a iniciar demandas);

? define sanciones aplicables en caso de incumplimientos a la ley;

? establece flexibilidad para permitir a casas de bolsa llevar a cabo ciertas actividades restringidas;

? regula las bolsas de valores, cámaras de compensación, futuros y mercados de derivados y las agencias de calificación;

? establece sanciones (incluido encarcelamiento) derivadas de violaciones de la LMV y sus disposiciones;

? establece que las empresas públicas se consideran una sola unidad económica con las entidades que controlan;

? introduce conceptos tales como consorcios, grupos de personas o entidades vinculadas, control, partes relacionadas y capacidad para tomar decisiones;

? define las normas relativas a los tipos de valores que pueden ser ofrecidos por empresas públicas;

? establece disposiciones para recompra de acciones, y

? especifica los requisitos para la aplicación de medidas para evitar tomas de control.

En marzo de 2003, la CNBV emitió las Disposiciones de Carácter General y en septiembre de 2004 emitió ciertas Disposiciones De Carácter General aplicables a los intermediarios de valores. Las Disposiciones de Carácter General, que abrogaron varias circulares previamente expedidas por la CNBV, compilan las disposiciones aplicables a las obligaciones referentes a la oferta pública de valores y la presentación de información por parte de las emisoras, entre otras cuestiones.

Estándares de Registro y Listado

Para ofrecer valores al público en México, un emisor debe cumplir con requisitos cualitativos y cuantitativos. Solamente los valores que han sido registrados en el Registro Nacional de Valores, (RNV), conforme a la aprobación de la CNBV, pueden ser listados en la BMV. Adicionalmente, la BMV, ha creado un sistema de cotizaciones paralelo, denominado

el sistema internacional de cotizaciones, (SIC), en donde los valores de deuda y capital emitidos por emisoras extranjeras pueden ser listados para su compra y venta por parte de inversionistas institucionales y acreditados. Los emisores listados en el SIC tienen requisitos de divulgación limitados y tienen la posibilidad de cumplir con sus obligaciones a través de un patrocinador, proporcionando información divulgada y disponible en su mercado nacional. Estos valores se pueden listar en el SIC si (i) los valores no se encuentran ya listados el RNV, (ii) el mercado de origen de la empresa que emite las acciones ha recibido, en función de sus características, reconocimiento de la CNBV, y (iii) los valores satisfacen los requisitos de listado de la bolsa de valores aplicable.

De conformidad con las Disposiciones de Carácter General, la BMV debe establecer los requisitos mínimos para el listado de las acciones de emisoras. Dichos requisitos se refieren a cuestiones tales como el historial operativo, la situación financiera y estructura del capital social de la emisora, así como límites mínimos para la circulación de los valores, entre otras cuestiones. De conformidad con las Disposiciones de Carácter General, la BMV deberá establecer los requisitos mínimos (incluyendo requisitos mínimos de cotización) para el mantenimiento del listado de las acciones de emisoras. Dichos requisitos se refieren a cuestiones tales como la situación financiera y la estructura del capital de las emisoras y las acciones listadas, entre otros. La CNBV puede dispensar el cumplimiento de algunos de estos requisitos en ciertas circunstancias. Además, algunos de estos requisitos son aplicables respecto a cada serie independiente de acciones.

La aprobación de la CNBV para el registro en el RNV no implica certificación o confirmación alguna relacionada con la calidad de la inversión de los valores, la solvencia del emisor, o la exactitud de cualquier información entregada a la CNBV o incluida en cualquier documento de la oferta.

La BMV puede verificar el cumplimiento de estos y otros requisitos en forma anual, semestral y trimestral, aunque también puede hacerlo en cualquier otro tiempo. La BMV debe informar a la CNBV los resultados de su revisión, y a su vez dicha información debe divulgarse al público inversionista. En el supuesto de que una emisora incumpla con alguno de dichos requisitos, la BMV exigirá a dicha emisora la presentación de un programa tendiente a subsanar el incumplimiento. En caso de que la emisora no presente dicho programa, de que dicho programa no resulte satisfactorio a juicio de la BMV, o de que no se presente un grado significativo de avance en la corrección del incumplimiento, la BMV podrá temporalmente suspender la cotización de la serie de acciones de que se trate. Además, en el supuesto de que la emisora no presente dicho programa o incumpla con el programa presentado, la CNBV podrá cancelar la inscripción de dichas acciones, en cuyo caso el accionista mayoritario o el grupo que ejerza el control de la emisora deberá llevar a cabo una oferta de compra para adquirir la totalidad de las acciones de la misma de conformidad con las reglas que se describen más adelante (conforme a las cuales todos los tenedores deben ser tratados en la misma forma).

Obligación de elaboración de informes

Las emisoras con valores listados están obligadas a presentar a la CNBV y a la BMV sus estados financieros trimestrales no auditados, sus estados financieros anuales auditados (junto con una explicación de los mismos) y otros informes periódicos. Las emisoras están obligadas a presentar la siguiente información a la CNBV:

? un informe anual que cumpla con los requisitos exigidos por las Disposiciones de Carácter General, a más tardar el 30 de abril de cada año;

? sus estados financieros trimestrales, dentro de los 20 días siguientes al cierre de cada uno de los primeros tres trimestres del año y de los 40 días siguientes al cierre del cuarto trimestre;

? información sobre los eventos relevantes;

? información y reportes en los que se describa las reestructuras corporativas tales como fusiones, escisiones o adquisiciones o venta de activos, a ser aprobadas por la asamblea de accionistas o el consejo de administración;

? información sobre las políticas con respecto a la utilización de los activos de la compañía respectiva (o sus subsidiarias) por personas relacionadas;

? detalles relacionados con los convenios entre accionistas; y,

? a partir de 2026, un informe anual relativo a cuestiones ASG con la información correspondiente al año 2025 y podrá incluir un aseguramiento de un auditor externo. La divulgación de información del año 2026 debe asegurarse al menos de manera limitada y la divulgación de información del año 2027 debe contar con un aseguramiento razonable de un auditor externo.

En cumplimiento a lo previsto en las Disposiciones de Carácter General, la BMV reformó su reglamento interno a fin de crear el Sistema Electrónico de Envío y Difusión de Información, (SEDI), para la transmisión de la información que debe presentarse a la BMV, llamado Sistema Electrónico de Comunicación con Emisoras de Valores (EMISNET)**.** Las emisoras con valores listados están obligadas a preparar y divulgar su información financiera y de otro tipo a través del EMISNET. Inmediatamente después de su recepción, la BMV pone a disposición del público inversionista toda la información financiera y de otro tipo.

Las disposiciones de Carácter General y el reglamento interno de la BMV exigen que las emisoras presenten a través del SEDI toda la información relacionada con cualquier evento o circunstancia relevante capaz de influir en el precio de sus acciones y en la decisión de los inversionistas de adquirir dichas acciones. Si los valores listados sufren movimientos inusitados, la BMV debe requerir a la emisora correspondiente para que informe de inmediato si conoce la causa que pudiera haber dado origen a dicho movimiento o, si la emisora desconoce la causa, para que presente una declaración a efecto de señalar que desconoce las causas de dicha volatilidad. Además, la BMV debe solicitar que las emisoras divulguen inmediatamente cualquier información sobre eventos relevantes cuando considere que la información disponible no es suficiente, y debe ordenar a las emisoras que aclaren la información divulgada cuando ello resulte necesario. La BMV puede requerir a las emisoras para que confirmen o nieguen los eventos relevantes divulgados por terceros si estima que dichos eventos pueden afectar o influir en los valores cotizados. La BMV debe dar a la CNBV aviso inmediato de los requerimientos que efectúe. La CNBV también podrá formular cualquiera de dichos requerimientos directamente a las emisoras. Las emisoras pueden diferir la divulgación de eventos relevantes, siempre y cuando:

? adopten las medidas necesarias de confidencialidad (incluyendo el mantenimiento de un registro de las personas que se encuentren en posesión de información privilegiada y de la fecha en la que dicha persona tuvo conocimiento de dicha información);

? no se trate de actos, hechos o acontecimientos consumados;

? no exista información en medios de comunicación masiva que induzca a error o confusión respecto del evento relevante; y

? no existan movimientos inusitados en el precio o volumen de operación de los valores correspondientes.

Así mismo, si los valores de un emisor cotizan en la BMV y en una bolsa de valores del extranjero, el emisor deberá presentar la información que se encuentre obligado a presentar conforme a la legislación y a la regulación de la jurisdicción extranjera con la CNBV y la BMV.

Suspensión de Cotización

Adicionalmente a las facultades de la BMV conforme a su reglamento interno, de acuerdo con lo descrito anteriormente, la CNBV y la BMV pueden suspender la cotización de las acciones de una emisora con motivo de:

? la falta de divulgación de eventos relevantes; o

? cualquier cambio en la oferta, la demanda, el precio o el volumen negociado de dichas acciones que no sea consistente con el comportamiento histórico de las mismas y no se pueda explicar dichos movimientos

exclusivamente con la información que haya sido divulgada al público de conformidad con las Disposiciones de Carácter General.

La BMV debe informar a la CNBV y al público inversionista de manera inmediata sobre la suspensión de cualquier cotización. Las emisoras pueden solicitar que la CNBV o la BMV levanten la suspensión de la cotización siempre y cuando acrediten que las causas que dieron origen a la suspensión han quedado subsanadas y que la emisora se encuentra en total cumplimiento con los requisitos aplicables en materia de presentación de la información periódica. En el supuesto de que dicha solicitud se apruebe, la BMV levantará la suspensión de que se trate bajo el esquema de operación que determine (que podrá ser un proceso de subasta para la determinación de los precios aplicables). En el supuesto de que la cotización de las acciones de una emisora se haya suspendido durante más de 20 días hábiles y la emisora haya obtenido el levantamiento de la suspensión sin necesidad de realizar una oferta pública, la emisora debe divulgar a través del SEDI las causas que dieron lugar a la suspensión.

Bajo la regulación aplicable, la BMV podrá considerar las medidas adoptadas por bolsas de valores extranjeras de suspender y/o reanudar la negociación de las acciones de un emisor, en los casos en que los valores en cuestión coticen simultáneamente en bolsas de valores ubicadas fuera de México.

Uso de la información privilegiada, restricciones en las operaciones con valores y ofertas de adquisición

La LMV contiene regulación específica en relación con la utilización de la información privilegiada, incluyendo que las personas que tengan posesión de información que se considere como privilegiada deberán abstenerse de (i) directa o indirectamente llevar a cabo operaciones con los valores de aquella emisora, o con derivados respecto de dichos valores, cuyo precio de cotización podría ser afectado por dicha información, (ii) realizar recomendaciones o proporcionar asesoramiento a terceros para llevar a cabo operaciones con dichos valores y (iii) revelar o comunicar dicha información privilegiada a terceros (excepto por personas a quienes dicha información deba ser revelada como resultado de su posición o encargo, como autoridades gubernamentales).

De conformidad con la LMV, las siguientes personas deberán notificar a la CNBV las operaciones que realicen con valores listados de una emisora, ya sea trimestralmente o en una base de caso por caso:

? los miembros del consejo de administración de una emisora listada;

? los titulares del 10% o más del capital social de una emisora listada;

? los consejeros;

? los grupos que controlen el 25% o más del capital social de una emisora listada; y

? cualquier otra persona que tenga acceso a información privilegiada.

Estas personas adicionalmente deberán informar a la CNBV del efecto de las operaciones dentro de los tres días siguientes a su liquidación, o alternativamente, que las operaciones no han sido consumadas. Adicionalmente, las personas que cuenten con información privilegiada deberán abstenerse de adquirir o enajenar valores de la emisora dentro de los tres meses siguientes a la última venta o compra, respectivamente.

Asimismo, para efectos de preparar el reporte anual, tenedores del 1% o más de las acciones en circulación de una empresa pública deberán revelar su tenencia al emisor que corresponda.

Sujeto a ciertas excepciones, cualquier adquisición de las acciones de una empresa pública que, resulte en la adquisición de más del 10% pero menos del 30% de las acciones representativas del capital social de una emisora listada deberán de informar a la CNBV y a la BMV dicha adquisición a más tardar en el siguiente día hábil a partir de la adquisición.

Cualquier adquisición o enajenación de acciones por una persona que cuente con información privilegiada, que implique que dicha persona sea titular de un 5% o más adicional del capital social de la emisora o que reduzca su participación en un 5% o más, también deberá notificarse a la CNBV y a la BMV a más tardar el día siguiente a la adquisición o enajenación. Algunas de las personas que cuenten con información privilegiada también deberán notificar a la CNBV sobre las compras o ventas de acciones efectuadas en un periodo de tres meses o cinco días y que excedan de ciertos montos mínimos. La LMV exige que valores convertibles, opciones y derivados que deban liquidarse en especie, deberán tomarse en cuenta en el cálculo de los porcentajes de participación accionaria en las empresas públicas.

La LMV establece que los valores convertibles y los derivados que sean liquidados en especie deberán ser tomados en cuenta para determinar si cualesquiera de los porcentajes mencionados anteriormente son alcanzados.

Ofertas de Adquisición

La LMV contiene disposiciones relacionadas con ofertas de adquisición y otras adquisiciones de acciones que se efectúen en México. Conforme a la LMV, las ofertas de adquisición pueden ser voluntarias o forzosas. Las ofertas voluntarias o las ofertas en las que no es necesario que sean iniciadas o completadas de cierta forma, deberán realizarse a prorrata. En cualquier posible adquisición de acciones de una emisora listada que implique que el comprador sea titular del 30% o más pero menos de un porcentaje que resultaría en la obtención del control de las acciones con derecho a voto de dicha emisora, el comprador estaría obligado a realizar una oferta forzosa por (a) el porcentaje del capital social de la sociedad equivalente a la proporción de acciones ordinarias que se pretenda adquirir en relación con el total de éstas, o (b) por el 10% de dicho capital, lo que resulte mayor. Finalmente, en el supuesto de una posible adquisición de acciones que implique que el comprador adquiera acciones que le den el control de la compañía, el posible comprador estará obligado a llevar a cabo una oferta pública de compra por el 100% de las acciones representativas del capital social en circulación de dicha emisora (sin embargo, bajo ciertas circunstancias la CNBV podría permitir una oferta por menos que el 100%). Dicha oferta deberá realizarse al mismo precio para todos los accionistas y para todas las clases de acciones. El consejo de administración, con la opinión del comité de auditoría y prácticas societarias, debe emitir su opinión respecto del precio aplicable a cualquier oferta de adquisición que resulte en un cambio de control, opinión que deberá tomar en consideración los derechos de los accionistas minoritarios y que podrá estar acompañada de una opinión emitida por un experto independiente. Los directores y ejecutivos de una empresa pública, respecto de la cual se ha hecho una oferta, deben revelar si cada uno de ellos venderá sus respectivas participaciones en la oferta pública.

Conforme a la LMV, todas las ofertas públicas deben permanecer abiertas durante al menos 20 días hábiles y es requisito que las compraventas se hagan prorrateadas a todos los accionistas oferentes. La LMV no permite el pago de montos a los accionistas controladores por encima del precio de oferta, salvo que estos montos sean completamente divulgados y son aprobados por el consejo de administración y pagados en relación con la obligación de no competencia u otras obligaciones similares de dichos accionistas. La ley también prevé excepciones a los requisitos de las ofertas públicas y específicamente, establece recursos para el incumplimiento de las reglas de la oferta pública (por ejemplo, la suspensión de los derechos de voto, la posible anulación de la compra, entre otros) y otros derechos disponibles para accionistas anteriores de la emisora.

Operaciones conjuntas y acciones con voto restringido o sin derecho al voto

La LMV prohíbe a las emisoras la implementación de mecanismos a través de los cuales se ofrezcan al público inversionista, de manera conjunta, acciones ordinarias y, en su caso, de voto restringido o limitado o sin derecho a voto, salvo que estas últimas sean convertibles a ordinarias en un plazo máximo de cinco años, o en casos en los que en razón de la nacionalidad del titular, las acciones o valores que las representen, limiten el derecho de voto en cumplimiento de las disposiciones legales aplicables en materia de inversión extranjera. Adicionalmente, la emisión de acciones de voto limitado o sin derecho a voto no deberá exceder del 25% del capital social que se coloque entre el público inversionista. La CNBV podrá ampliar dicho límite en un 25% adicional, siempre y cuando las acciones de voto limitado o sin derecho a voto que representen más del 25% pero sin exceder del 25% de las acciones colocadas entre el público inversionista, sean convertibles a acciones ordinarias en un plazo máximo de cinco años a partir de la fecha inicial de cotización.

Medidas tendientes a prevenir la adquisición de acciones

La LMV establece que las sociedades anónimas bursátiles podrán estipular en sus estatutos sociales cláusulas que establezcan medidas tendientes a prevenir la adquisición de acciones si dichas cláusulas (i) son aprobadas en asamblea general extraordinaria de accionistas en la cual no haya votado en contra el 20% o más del capital social representado por los accionistas presentes; (ii) no excluyen a uno o más accionistas distintos de la persona que pretenda obtener el control de los beneficios económicos que, en su caso, resulten de las referidas cláusulas; (iii) no restringen en forma absoluta la toma de control de la sociedad; y (iv) no contravienen lo previsto en esta Ley para las ofertas públicas forzosas de adquisición, ni hagan nugatorio el ejercicio de los derechos patrimoniales del adquirente.

Consejo de Administración y Comités

De conformidad con la LMV, las emisoras deberán de tener un consejo de administración que no exceda de más de 21 consejeros propietarios, de los cuales el 25% debe calificar como consejeros independientes. Los consejeros independientes deben ser designados con base en su experiencia, habilidad, y reputación durante una asamblea de accionistas de la emisora; la asamblea de accionistas de la emisora determinará si un consejero es o no independiente, y dicha determinación podrá ser recusada por la CNBV. Separándose de los precedentes legislativos, la LMV permite que los miembros del consejo de administración en función (en oposición a los accionistas) elijan, en ciertas circunstancias, y con efecto temporal, a nuevos miembros del consejo de administración.

El consejo de administración de una emisora debe reunirse cuando menos cuatro veces al año y sus principales obligaciones son:

? la determinación de las principales estrategias aplicables a la emisora;

? la aprobación de los lineamientos para el uso de activos corporativos;

? la aprobación, en lo individual, de operaciones con partes relacionadas, sujeta a ciertas excepciones limitadas;

? la aprobación de operaciones no frecuentes o inusuales y cualquier operación relacionada con la adquisición o venta de activos con un valor iguales, o en exceso, del 5% de los activos consolidados de la emisora, o que impliquen el otorgamiento de gravámenes o garantías, o la asunción de responsabilidades iguales, o en exceso, del 5% de los activos consolidados de la emisora;

? la aprobación de la designación o remoción del director general;

? las dispensas relacionadas con las oportunidades de negocio;

? la aprobación de las políticas contables y de control interno;

? la aprobación del reporte anual del director general y de las acciones que correspondan para subsanar las irregularidades; y

? la aprobación de las políticas de revelación de información.

Los consejeros tienen la obligación general de actuar en beneficio de la emisora sin favorecer a ningún accionista o grupo de accionistas.

La LMV requiere la creación de uno o más comités que se encarguen de las funciones relacionadas con prácticas corporativas y de auditoría de la emisora. Estos comités deben ser integrados por al menos tres miembros designados por el consejo de administración y cada miembro debe ser independiente (excepto por comités de prácticas societarias para sociedades controladas por una persona o grupo que detente 50% o más del capital social en circulación, en cuyo caso la

mayoría de los miembros debe ser independiente). El comité de auditoría (junto con el consejo de administración, el cual cuenta con deberes adicionales) reemplaza al comisario que requería la Ley de Sociedades Mercantiles en México.

El comité de prácticas corporativas está obligado a proporcionar opiniones al consejo de administración, solicitar y obtener opiniones de expertos independientes ajenos a la sociedad, convocar a asambleas de accionistas, proporcionar asistencia al consejo de administración en la elaboración de los reportes anuales y rendir un informe anual al consejo de administración.

La principal función del comité de auditoría es supervisar a los auditores externos de la emisora, analizar los reportes de los auditores externos, discutir los estados financieros anuales y, en su caso, recomendar su aprobación, informar al consejo de administración respecto a controles internos existentes, supervisar la ejecución de operaciones con partes relacionadas, requerir al director ejecutivo de la emisora preparar informes cuando sea necesario, informar al consejo de administración respecto a cualquier irregularidad que se encuentre, investigar incumplimientos de las políticas de sistemas operativos de control interno y auditoría, supervisar las actividades de los directores ejecutivos de la emisora, convocar asambleas de accionistas y proporcionar un informe anual al consejo de administración.

Deber de Diligencia y Lealtad

La LMV también impone un deber de diligencia y lealtad a los consejeros (y miembros de comités y ejecutivos relevantes).

El deber de diligencia requiere, generalmente, que los consejeros obtengan suficiente información y estén suficientemente preparados para actuar en el mejor interés de la emisora. El deber de diligencia se cumple, principalmente, mediante (i) la solicitud y obtención de la emisora y sus ejecutivos de toda la información requerida para participar en discusiones, (ii) la obtención de información de terceros, (iii) al atender a las sesiones de consejo y al revelar información material que se encuentre en su posesión; y (iv) asistir a las sesiones de consejo y divulgar al consejo de administración la información relevante que esté en posesión del director correspondiente. El incumplimiento de actuar con diligencia por uno o más consejeros, sujeta a los consejeros en cuestión a una responsabilidad solidaria con los demás directores involucrados en el acto, respecto de los daños y perjuicios causados a la emisora y sus subsidiarias, las cuales podrán ser limitadas en los estatutos sociales (excepto en los casos de mala fe o dolo).

El deber de lealtad consiste principalmente en el deber de mantener la confidencialidad de la información que reciban los consejeros en relación con el desempeño de sus obligaciones y el abstenerse de discutir o votar en asuntos donde el consejero tenga un conflicto de interés. Así mismo, el deber de lealtad es incumplido si un accionista o grupo de accionistas es notoriamente favorecido o si, sin la aprobación expresa del consejo de administración, el consejero toma ventaja de una oportunidad corporativa. El deber de lealtad también se incumple si un accionista o grupo de accionistas es notoriamente favorecido si un consejero revela información falsa o engañosa o no inscribe cualquier operación en los registros de la emisora que pueda afectar sus estados financieros.

El deber de lealtad también se considera como no cumplido si el consejero usa activos de la empresa o autoriza el uso de activos de la empresa en incumplimiento de las políticas de la emisora. El incumplimiento con el deber de lealtad sujeta al respectivo consejero a una responsabilidad solidaria respecto de los daños y perjuicios ocasionados a la emisora y sus subsidiarias. También existe responsabilidad si se generan daños y perjuicios como resultado de beneficios obtenidos por los consejeros o terceros que resulten de actividades realizadas por los consejeros. La responsabilidad por incumplimiento en el deber de lealtad no podrá ser limitada en los estatutos de la emisora, por medio de resolución en la asamblea de accionistas, ni de ninguna otra manera.

Las reclamaciones por el incumplimiento del deber de diligencia o el deber de lealtad podrán entablarse únicamente en beneficio de la emisora y únicamente por parte de la emisora o accionistas que representen por lo menos el 5% de acciones en circulación. Las reclamaciones podrán entablarse por los fiduciarios que emitan certificados de participación ordinarios o por los tenedores de estos, en cada caso si las acciones subyacentes representan al menos 5% de las acciones en circulación.

Como una salvaguarda para los consejeros, las responsabilidades señaladas anteriormente no resultarán aplicables si el consejero actúo de buena fe y (i) en cumplimiento con la legislación aplicable y los estatutos sociales, (ii) actúa con base en la información proporcionada por los ejecutivos o peritos terceros, cuya capacidad y credibilidad no podrá ser sujeta a una duda razonable, (iii) elige la alternativa más adecuada de buena fe o en un caso cuando los efectos negativos de dicha decisión pudieron no ser predecibles, basado en información disponible en ese momento y (iv) los actos se realizaron en cumplimiento de resoluciones aprobadas en la asamblea de accionistas.

De conformidad con la LMV, el director general y los directivos de alto nivel también deberán actuar en beneficio de la sociedad y no de un accionista o grupo de accionistas. Principalmente, los ejecutivos deberán someter al consejo de administración la aprobación de las principales estrategias de negocio, someter al comité de auditoría propuestas relacionadas con sistemas de control interno, revelar toda la información material al público y mantener sistemas adecuados contables y de registros y mecanismos de control interno.

Divulgación de los Convenios de Accionistas

Cualquier convenios de accionistas que contengan cláusula de no competir, cualquier acuerdo relacionado con la venta, transferencia o el ejercicio de derechos de preferencia, cualesquier acuerdo que permita la venta y contra de acciones, derechos de voto y venta de acciones en una oferta pública deberá ser notificado a la Compañía dentro de los cinco días hábiles siguientes a su celebración para permitir a la Compañía la divulgación de dichos acuerdos a los inversionistas a través de los mercados de valores en los cuales se coticen sus valores y para hacerlo público en el reporte anual preparado por la compañía. Estos acuerdos (i) estarán disponibles para la revisión del público en las oficinas de la compañía, (ii) no podrán ejercerse en contra de la Compañía y un incumplimiento de dichos acuerdos no afectará la validez del voto en una asamblea de accionistas, y (iii) solo serán efectivos entre las partes del mismo una vez que hayan sido divulgados al público.

Misceláneos

La LMV también establece que cualquier operación o serie de operaciones que, durante cualquier ejercicio social, representen el 20% o más de los activos consolidados de la emisora deberán ser consideradas y aprobadas por una asamblea de accionistas de la emisora.

Adicionalmente al derecho otorgado a los accionistas minoritarios de una emisora que representen el 5% o más de las acciones en circulación de iniciar una reclamación en contra de los consejeros por incumplimiento al deber de diligencia o deber de lealtad, la LMV reconoce el derecho de los accionistas que representan el 10% o más de las acciones en circulación de designar a un consejero y convocar a una asamblea de accionistas, y solicitar que el voto en resoluciones sobre las cuales no recibieron información suficiente sean pospuestas. Los tenedores del 20% o más de las acciones en circulación con derecho a voto podrán buscar la declaración judicial de nulidad de las resoluciones tomadas si la reclamación se presenta dentro de los 15 días siguientes a la conclusión de la asamblea en la cual se haya tomado dicha resolución, en el entendido de que (i) la resolución reclamada incumple con la legislación mexicana o los estatutos sociales de la sociedad, (ii) los accionistas que se oponen a dicha resolución no asistieron a la asamblea o votaron en contra de la resolución reclamada, y (iii) los accionistas que se oponen a la resolución entreguen fianza para asegurar el pago de cualesquier daños que la compañía pueda sufrir como resultado de la suspensión de la resolución en caso de que se determine en contra de los accionistas que se opongan a la resolución respectiva; estas disposiciones han sido invocadas muy pocas veces en México y, como resultado, cualquier acción que pueda ser tomada por una corte competente es incierta.

Cambio Climático

Ver “Regulación Ambiental” en esta sección y “Factores de Riesgo - Riesgos Relacionados con la Industria de la Aviación”.

Recursos humanos:

Recursos humanos

Empleados

Creemos que tener trabajadores bien capacitados y motivados impacta en nuestro potencial de crecimiento y en la calidad del servicio que prestamos. Es por ello que invertimos un significativo esfuerzo en la selección y capacitación de los individuos que consideramos como los más calificados para formar parte de nuestra empresa y aquellos que puedan encajar dentro de nuestra cultura de servicio al cliente, meritocracia y eficiencia en operaciones.

Al 31 de diciembre de 2025, teníamos 7,098 empleados, de los cuales 1,255 eran pilotos, 2,571 sobrecargos, 263 operadores en tierra, 738 personal de aeropuerto y de servicio al cliente, 1,055 personal de mantenimiento, 89 personal de despacho, 1,127 directivos y personal administrativo. Del total de nuestros empleados, 5,122 o 72% están afiliados al Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Similares y Conexos de la República Mexicana-STIAS y el 28% restante del personal no es sindicalizado.

Volaris Opco celebró un convenio colectivo con nuestros empleados sindicalizados, que expirará en febrero de 2028, en materia de prestaciones y salarios. El 19 de enero de 2026 se firmó un acuerdo de revisión salarial con el sindicato, de conformidad con los términos establecidos en el convenio colectivo. Este acuerdo estipula un aumento salarial del 4 %, incluyendo dietas y subsidios de alimentación. Creemos que mantenemos una buena relación con nuestros empleados y nunca hemos tenido huelgas ni paros laborales.

La siguiente tabla muestra el número de empleados por categoría y los empleados por aeronave al final de cada periodo señalado:

	Por los años terminados al 31 de diciembre de		
Empleados	**2023**	**2024**	**2025**
Pilotos	1,427	1,339	1,255
Sobrecargos	2,748	2,512	2,571
Operadores en tierra	196	222	263
Personal de aeropuerto y servicio al cliente [1]	972	809	738
Personal de mantenimiento	574	640	1,055
Personal de despacho	-	61	89
Personal directivo y administrativo	1,281	1,318	1,127
Total	7,198	6,901	7,098
Empleados promedio por aeronave al final de cada periodo [2]	54	44	44

[1] Durante los años terminados 2023, 2024 y 2025, los empleados considerados agentes de tráfico fueron 650, 470 y 380, respectivamente.

[2] Los agentes de tráfico se consideran al 60.0% ETC (Equivalente a Tiempo Completo) para este cálculo, ya que son empleados de medio tiempo.

Proporcionamos entrenamiento exhaustivo a nuestros pilotos, sobrecargos, personal que tiene contacto con el cliente y personal técnico, mismo que cumple con los estándares mexicanos e internacionales. Hemos implementado iniciativas de responsabilidad para empleados tanto en el momento de contratación como de forma continua a efecto de mantener la calidad de nuestra flota y nuestro servicio al cliente.

Nuestra estrategia de compensación consiste en mantener a empleados talentosos y motivados y está diseñada para alinear los intereses de los empleados con los nuestros. Todos nuestros empleados, incluyendo pilotos, sobrecargos, personal de tierra y directivos, se encuentra sujeto a un sistema de compensación variable, mismo que se encuentra encaminado a promover la eficiencia, el desempeño operativo y resultados redituables. Adicionalmente, no existe compensación basada en la antigüedad entre nuestros pilotos con la finalidad de fomentar la meritocracia.

Desempeño ambiental:

DESEMPEÑO AMBIENTAL

Para una descripción sobre el desempeño ambiental de Volaris, ver “Actividad Principal – Legislación aplicable y situación tributaria.”

Información de mercado:

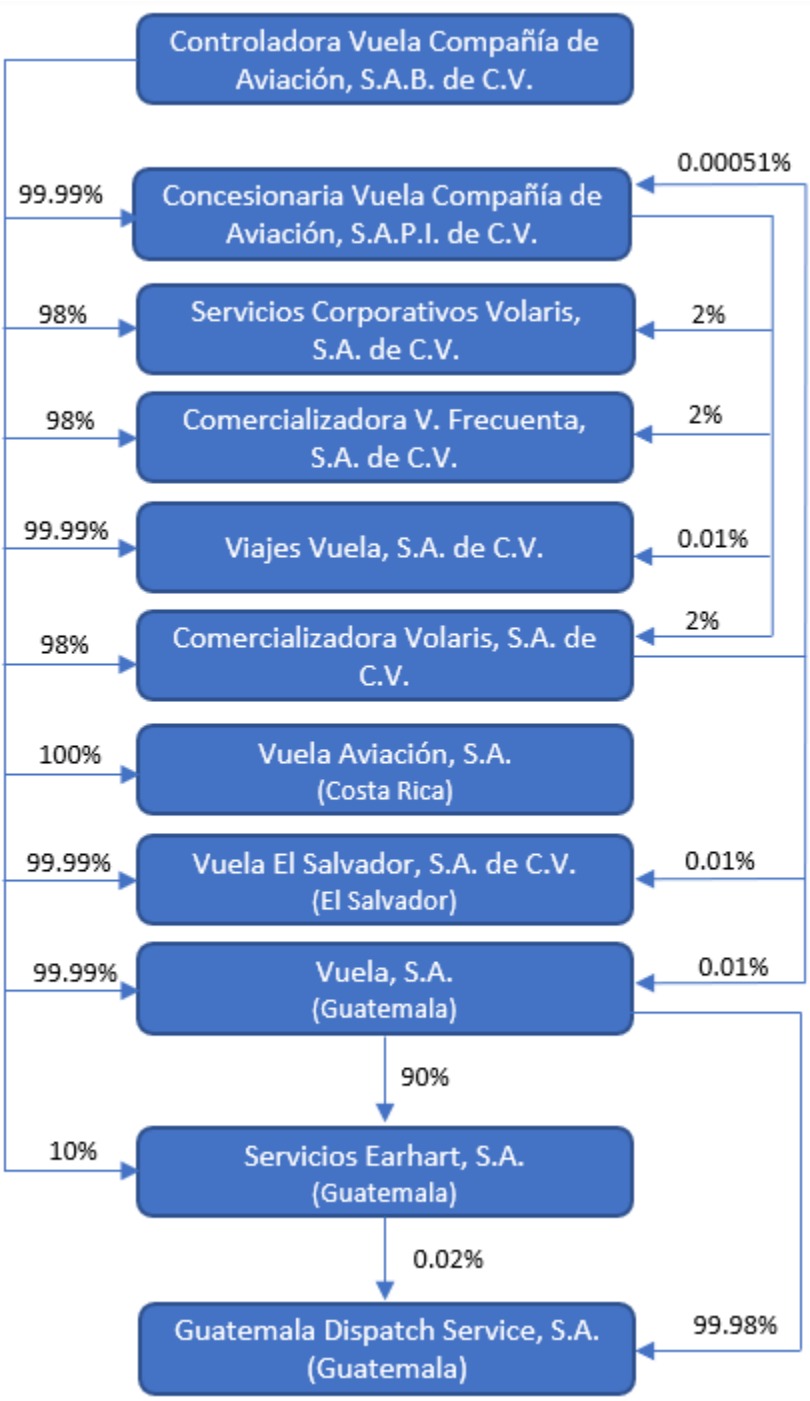
INFORMACIÓN DE MERCADO

Para una descripción sobre la información de Volaris, ver “Actividad Principal – Información de Mercado.”

Estructura corporativa:

Estructura Corporativa

El siguiente diagrama resume la estructura corporativa de Volaris y sus subsidiarias, así como el porcentaje de participación y votación en cada una de dichas subsidiarias a la fecha del presente Reporte Anual:



Volaris Opco es nuestra subsidiaria de operación aérea en México y viajes internacionales. Comercializadora se encarga principalmente en nuestro programa de lealtad y otros asuntos comerciales, incluyendo mercadotecnia y publicidad. Volaris Opco, Volaris y Servicios Corporativos emplean a ciertos empleados. Servicios Corporativos presta servicios especializados a nuestras afiliadas. Viajes Vuela presta servicios de agencia de viajes y Comercializadora V. Frecuenta no ha iniciado operaciones y es posible que se dedique a brindar servicios complementarios relacionados con viajes aéreos. Estas subsidiarias están constituidas en México. Vuela es nuestra subsidiaria de operación en Guatemala y Servicios Earhart se encarga de la contratación de ciertos de nuestros empleados en Guatemala. Vuela, Servicios Earhart y GDS están constituidas en Guatemala. Vuela Aviación es nuestra subsidiaria de operación en Costa Rica. Vuela El Salvador es nuestra subsidiaria de operación en El Salvador.

El 5 de octubre de 2021, se firmó un contrato de cesión / compraventa de acciones donde la Compañía a través de las subsidiarias Vuela y Servicios Earhart. Vuela adquirió cuatro acciones que representan el 80% del capital suscrito y pagado de GDS, mientras que Servicios Earhart adquirió una acción que representa el 20% del capital suscrito y pagado de GDS. El 13 de junio de 2022, aumentamos el capital de GDS y emitimos 5,790 nuevas acciones, todas ellas adquiridas por nuestra filial Vuela. Las acciones actuales de Vuela representan el 99.98% del capital suscrito capital de GDS, mientras que la participación actual de Servicios Earhart representa el 0.02% del capital suscrito de GDS. GDS cuenta con un Certificado de Operador de Servicios de Naturaleza Técnica Aeronáutica y un Certificado/Contrato de Explotación, expedidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala, con vencimiento el día 26 de julio de 2026.

Adicionalmente, con base en la NIIF 10 *Estados Financieros Consolidados* ejercemos control sobre los Fideicomisos que se describen a continuación:

- **Fideicomisos de pagos previos a la entrega para la compra de aeronaves.** Hemos aportado los derechos y obligaciones de nuestro contrato de compra con Airbus respecto de ciertas aeronaves, incluyendo la obligación de hacer pagos anticipados para la compra de aeronaves en virtud de dicho acuerdo, a ciertos fideicomisos mexicanos con el propósito de financiar dichos anticipos, obligación que garantizamos. Estos fideicomisos son los siguientes:

Nombre	Actividad principal	País	% de participación 2025
Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso CIB/3853 (1)	Financiamiento de pagos previos a la entrega para compra de aeronaves	México	100.00%
Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso CIB/3855 (1)	Financiamiento de pagos previos a la entrega para compra de aeronaves	México	100.00%
Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso CIB/3866 (1)	Financiamiento de pagos previos a la entrega para compra de aeronaves	México	100.00%
Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso CIB/3867 (1)	Financiamiento de pagos previos a la entrega para compra de aeronaves	México	100.00%
Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso CIB/3921 (1)	Financiamiento de pagos previos a la entrega para compra de aeronaves	México	100.00%

(1) A partir del 2 de septiembre de 2025, el Banco Multiva S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva asumió todos los derechos y obligaciones de CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple

- **Fideicomiso para la primera emisión de Certificados Bursátiles Fiduciarios.** El 20 de junio de 2019, a través de nuestra subsidiaria Volaris Opco emitió 15,000,000 de Certificados Bursátiles Fiduciarios (“CEBUR”) bajo la clave de pizarra VOLARCB 19 por la cantidad de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (EUA $78.5 millones al 20 de junio 2019, con base al tipo de cambio de Ps.19.10 por EUA $1) a través del Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 constituido por Volaris Opco. El monto de la emisión es parte de un programa aprobado por la CNBV por un monto de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos (EUA $157.1 millones al 20 de junio 2019, con base al tipo de cambio de Ps.19.10 por EUA $1). Esta emisión fue totalmente liquidada el 20 de junio de 2024.

- **Fideicomiso para la segunda emisión de Certificados Bursátiles Fiduciarios.** El 13 de octubre de 2021, a través de nuestra subsidiaria Volaris Opco realizo en el mercado mexicano una segunda emisión de 15,000,000 de Certificados Bursátiles Fiduciarios ("CEBUR") bajo la clave de pizarra VOLARCB 21L por la cantidad de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (EUA $72.1 millones al 13 de octubre de 2021, con base al tipo de cambio de Ps.20.80 por EUA $1) a través del Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 creado por Volaris Opco. El monto de la emisión es parte de un programa autorizado por la CNBV por una cantidad de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos (EUA $144.2 millones al 13 de octubre de 2021, con base al tipo de cambio de Ps.20.80 por EUA $1).

- **Fideicomiso para la tercera emisión de Certificados Bursátiles Fiduciarios.** El 28 de septiembre de 2023, a través de nuestra subsidiaria Volaris Opco realizo en el mercado mexicano una tercera emisión de 15,000,000 de Certificados Bursátiles Fiduciarios bajo la clave de pizarra VOLARCB 23 por la cantidad de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (EUA $85.8 millones al 28 de septiembre de 2023, con base al tipo de cambio de Ps.17.47 por EUA $1) a través del Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 constituido por Volaris Opco. El monto de la emisión es parte de un programa autorizado por la CNBV por una cantidad de hasta Ps.5,000 millones de pesos mexicanos (EUA $286.2 millones al 28 de septiembre de 2023, con base al tipo de cambio de Ps.17.47 por EUA $1).

Nombre	Actividad principal	País	% Participación 2025
Fideicomiso irrevocable de administración número CIB/3249 "Fideicomiso administrativo"	Fideicomiso de administración de valores respaldados por activos	México	100.00%

- **Fideicomisos de pagos basados en acciones.** Hemos estructurado los siguientes fideicomisos de pagos basados en acciones:

Nombre	Actividad principal	País	% Participación 2025
Fideicomiso irrevocable de administración número F/745291 "Fideicomiso administrativo	Administración de acciones	México	100.00%
Fideicomiso de administración número CIB/3081 "Fideicomiso administrativo"	Administración de acciones	México	100.00%

- **Fideicomisos de administración de aeronaves.** Hemos estructurado los siguientes fideicomisos de administración de aeronaves:

Nombre	Actividad principal	País	% Participación 2025
Bank of Utah, Fideicomiso N508VL	Fideicomiso de administración de aeronaves	Estados Unidos	100.00%
Bank of Utah, Fideicomiso N522VL	Fideicomiso de administración de aeronaves	Estados Unidos	100.00%

- Consolidación por control

Nombre	Actividad principal	País
North Star Financing Limited (1)	Sociedad privada limitada por acciones	Irlanda
North Star Thrust DAC (2)	Sociedad de actividad designada	Irlanda

(1) Al 31 de diciembre de 2025, no tenemos participación accionaria en North Star Financing Limited. Sin embargo, hemos concluido que ejercemos control sobre la entidad de acuerdo con la *NIIF 10 Estados Financieros Consolidados*. North Star Financing Limited, es una sociedad privada limitada por acciones, fue constituida el 19 de diciembre de 2024.

(2) Al 31 de diciembre de 2025, no tenemos participación accionaria en North Star Thrust DAC. Sin embargo, hemos concluido que ejercemos control sobre la entidad de acuerdo con la NIIF 10 - Estados Financieros Consolidados. North Star Thrust DAC es una sociedad de actividad designada, fue constituida el 29 de agosto de 2025

Planes de Retención a Largo Plazo

MIP II

El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025 fue de EUA $1.4 millones, EUA $0.1 millones y EUA $0.01 millones, respectivamente. El costo de compensación se reconoce en nuestros estados consolidados de resultados en el rubro de salarios y beneficios durante el período de servicio. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, reconocimos un beneficio por EUA $0.1 millones, EUA $1.1 millones y EUA $0.1 millones respectivamente, asociados con estos DASA en nuestros estados consolidados de resultados. Durante 2023, 2024 y 2025 no se ejercieron DASA.

Plan de incentivos para miembros del Consejo de Administración (Board of Directors Incentive Plan "BoDIP" por sus siglas en inglés)

Durante los años terminados en 2023 y 2025, ciertos miembros del Consejo ejercieron sus opciones de compra. Durante el año terminado en 2024 los miembros del Consejo no ejercieron estas opciones de compra. De acuerdo con los términos del plan, Volaris está autorizada a recibir los fondos de la venta de dichas acciones. El número de acciones anuladas durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025 fueron de 586,263, 807,255 y 1,898,603, respectivamente.

El número de acciones que mantiene el fiduciario al 31 de diciembre de 2023 disponibles para ser ejercidas era de 4,781,769, de las cuales tres acciones tenían un precio de Ps.26.29; 586,263 acciones tenían un precio de Ps.16.12; 807,255 acciones tenían un precio de Ps.16.80; 2,107,566 acciones tenían un precio de Ps.9.74; 610,848 acciones tenían un precio de Ps.32.23; 669,834 acciones tenían un precio de Ps.33.80.

El número de acciones que mantiene el fiduciario al 31 de diciembre de 2024 disponibles para ser ejercidas era de 3,388,251, de las cuales tres acciones tenían un precio de Ps.26.29; 2,107,566 acciones tenían un precio de Ps.9.74; 610,848 acciones tenían un precio de Ps.32.23; 669,834 acciones tenían un precio de Ps.33.80.

El número de acciones que mantiene el fiduciario al 31 de diciembre de 2025 disponibles para ser ejercidas era de 1,138,384, de las cuales 542,976 acciones tenían un precio de Ps.32.23 y 595,408 acciones tenían un precio de Ps.33.80.

En abril de 2023, nuestra Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas modificó los términos del BoDIP. A partir de 2023, ciertos miembros del Consejo de Administración recibirán beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, administrado por el Fideicomiso LTIP. Estos beneficios son entregados a los beneficiarios una vez que se cumplan las condiciones establecidas.

Al 31 de diciembre de 2023, el fiduciario poseía 370,860 acciones cuyo precio era de Ps.21.14.

Al 31 de diciembre de 2024, el fiduciario poseía 588,205 acciones cuyo precio era de Ps.13.27.

Al 31 de diciembre de 2025, el fiduciario poseía 1,030,094 acciones cuyo precio era de P.7.90.

Plan de incentivos a largo plazo

El 6 de noviembre de 2014, nuestros accionistas y los accionistas de nuestra subsidiaria Servicios Corporativos, aprobaron una enmienda al plan actual de retención para el beneficio de ciertos ejecutivos claves basados en las recomendaciones de nuestro Consejo de Administración con fecha 24 julio y 29 agosto de 2014. Para dichos propósitos el 10 de noviembre de 2014, un fideicomiso irrevocable de administración fue creado para Servicios Corporativos y sus ejecutivos clave. El nuevo plan fue estructurado como un plan de compra de acciones (liquidable en capital) y un plan DASA (liquidable en efectivo).

El 18 de octubre de 2018, nuestro Consejo de Administración aprobó el nuevo plan de retención a largo plazo para ciertos ejecutivos, a través del cual los beneficiarios del plan pueden recibir acciones una vez que se cumplan las condiciones del servicio. Este plan no incluye compensaciones de efectivo otorgadas a través de derecho sobre nuestras acciones. El plan de retención otorgado en periodos anteriores bajo plan de incentivos a largo plazo continuará en plena vigencia hasta que cumplan sus respectivas fechas de vencimiento y la compensación en efectivo derivada de estas podrán ser liquidadas de acuerdo con las condiciones establecidas de cada plan.

Liquidable con instrumentos de capital

Con base en el plan de compra de acciones (liquidable en capital), en noviembre de 2014 a ciertos ejecutivos clave les fue otorgado un bono especial por un monto de Ps.10.8 millones (EUA $797 mil al 11 de noviembre de 2014, con base en un tipo de cambio de Ps.13.58 por EUA $1) para ser utilizado en la compra de nuestras acciones.

El bono por un monto de Ps.7.1 millones (EUA $520 mil, con base al tipo de cambio de Ps.13.58 por EUA $1 al 11 de noviembre de 2014) neto de impuestos, fue transferido el 11 de noviembre de 2014, de acuerdo con las instrucciones de cada ejecutivo, al fideicomiso administrativo para la adquisición de acciones Serie “A” a través de un intermediario autorizado por la BMV basado en las instrucciones del Comité Técnico de dicho fideicomiso.

Sujeto a términos y condiciones específicos establecidos por el fideicomiso administrativo, las acciones adquiridas fueron depositadas en el Fideicomiso para su administración hasta la fecha en que no existan condiciones de irrevocabilidad para cada uno de los ejecutivos, que es la fecha en la que dichos ejecutivos pueden disponer totalmente de las acciones.

El plan de compra de acciones establece que si los términos y condiciones no se cumplen en el período que termina en la fecha en la que no existan condiciones de irrevocabilidad, entonces las acciones serán vendidas a la BMV, y Servicios Corporativos, Volaris y Volaris Opco podrán recibir los recursos de la venta de las acciones.

El balance contable de cada uno de los ejecutivos será monitoreado por el fideicomiso administrativo. Los objetivos del Fideicomiso Administrativo son adquirir acciones Serie A, a nombre de los ejecutivos y administrar dichas acciones con base en las instrucciones del Comité Técnico.

Debido a que el fideicomiso administrativo es controlado y por lo tanto consolidado por Volaris, las acciones adquiridas en el mercado y mantenidas por el fideicomiso administrativo son presentadas para propósitos contables como acciones en tesorería en el estado consolidado de cambios en el patrimonio.

En noviembre de 2023, 2024 y 2025, las extensiones al plan de incentivos a largo plazo fueron aprobadas respectivamente por los accionistas y nuestro consejo de administración, respectivamente. El costo total de las extensiones aprobado fue de EUA $5.7 millones (EUA $3.7 millones neto de retención de impuestos), EUA $5.8 millones (EUA $3.8 millones neto de retención de impuestos), y EUA $5.9 millones (EUA $3.8 millones neto de retención de impuestos) respectivamente. Bajo los términos de este plan ciertos empleados clave se les otorgó una bonificación especial, la cual fue transferida al fideicomiso administrativo para la compra de acciones Serie A.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, reconocimos EUA $6.0 millones, EUA $6.3 millones y EUA $6.4 millones, respectivamente, como costo de compensación asociados con el plan de incentivos a largo plazo en nuestros estados consolidados de resultados.

Durante 2023, algunos empleados clave dejaron la Compañía; por lo tanto, las condiciones para la irrevocabilidad de las acciones a ser otorgadas no fueron cumplidas. De acuerdo con el plan, Servicios Corporativos está autorizada para recibir los fondos de la venta de dichas acciones, el número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2023, fueron 330,453.

Durante 2024 no se anularon acciones. Durante 2025, algunos empleados clave dejaron la Compañía; por lo tanto, las condiciones para la irrevocabilidad de las acciones a ser otorgadas no fueron cumplidas. De acuerdo con el plan, Servicios Corporativos, Volaris y Volaris Opco están autorizadas para recibir los fondos de la venta de dichas acciones, el número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2025, fueron 295,821.

Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, 9,163,300 acciones, 10,492,330 acciones y 10,939,303 acciones, respectivamente se encuentran depositadas en el fideicomiso con base en este plan. Todas las acciones otorgadas se consideran no entregadas. Dichas acciones se encuentran en tesorería y son consideradas en circulación para efectos del cálculo de la utilidad por acción diluida.

Descripción de los principales activos:

Flota

Ver “Descripción del Negocio – Actividad Principal - Flota”.

Instalaciones

Arrendamos todas nuestras instalaciones en cada uno de los aeropuertos en que prestamos servicios. Nuestros arrendamientos en las terminales para la prestación de servicios a los clientes incluyen mostradores de boletos y espacio en salas, área de soporte de operaciones y oficinas para servicio de equipaje, dichos arrendamientos generalmente son por plazos de uno a tres años y contienen cláusulas de ajustes periódicos de las rentas. Esperamos renovar dichos arrendamientos o encontrar espacios alternos que nos permitan continuar prestando nuestros servicios. Bajo los términos de estos arrendamientos, también somos responsables por los gastos y servicios relacionados con el mantenimiento, seguros y otros gastos relacionados con las instalaciones. También hemos celebrado contratos de uso en cada uno de los aeropuertos que atendemos mismas que nos otorgan el uso no exclusivo de pistas, pistas de rodajes y otras instalaciones. Las tarifas por aterrizaje conforme a estos contratos se basan en el número de aterrizajes y el peso de la aeronave. Adicionalmente, subarrendamos un hangar en el aeropuerto de Tijuana y una plataforma adicional, el cual vence el 30 de junio de 2027 y el 8 de marzo de 2033, respectivamente.

Nuestras oficinas corporativas principales se encuentran en la Ciudad de México en Av. Antonio Dovalí Jaime No. 70, torre B, piso 13, Colonia Zedec Santa Fe, México, Ciudad de México C.P. 01210, la cual consiste en 6,656 metros cuadrados conforme a un contrato de arrendamiento que termina en junio 2031.

Procesos judiciales, administrativos o arbitrales:

PROCESOS JUDICIALES, ADMINISTRATIVOS O ARBITRALES

Estamos sujetos a varios procedimientos legales en el curso ordinario de nuestro negocio que creemos que son incidentales para la operación de nuestro negocio. Creemos que el resultado de los procedimientos en los que actualmente somos parte no tendrá, individual o en conjunto, un efecto material adverso en nuestros estados financieros consolidados.

Ciertos procedimientos legales y reclamos pueden requerir que incurramos en ciertas obligaciones financieras. Con base en las pretensiones de los demandantes, al 31 de diciembre de 2024 y 2025, estas posibles contingencias ascienden a un total de EUA $37.1 millones (EUA$2.1 millones relacionados con asuntos legales, EUA $5.0 millones relacionados con asuntos laborales, EUA $30.0 millones relacionados con asuntos referentes a otras contribuciones) y EUA $19.8 millones (EUA $1.8 millones relacionados con asuntos legales, EUA $3.3 millones relacionados con asuntos laborales y EUA $14.7 millones, relacionados con asuntos referentes a otras contribuciones), respectivamente.

Volaris no se encuentra en alguno de los supuestos establecidos en los artículos 9 y 10 de la Ley de Concursos Mercantiles y no ha sido declarada en concurso mercantil.

Acciones representativas del capital social:

ACCIONES REPRESENTANTIVAS DEL CAPITAL SOCIAL

Estructura Accionaria

El 11 de diciembre de 2020 llevamos a cabo la liquidación de la oferta pública primaria subsecuente (*follow-on*) en la que ofrecimos 134,000,000 de CPOs, en forma de ADSs con un precio de EUA $11.25 por ADS en los EUA y otros países fuera de México, de conformidad con nuestra declaración de registro con la SEC. En relación con dicha emisión, los colocadores ejercieron su opción de sobreasignación de hasta 20,100,000 CPOs adicionales en la forma de ADSs completando, una emisión total de 154,100,000 CPOs en forma de ADSs.

El 22 de noviembre de 2023 los accionistas extranjeros de Volaris, concluyeron la conversión de 57,513,873 (cincuenta y siete millones quinientos trece mil ochocientos setenta y tres) acciones Serie B representativas del capital social por igual número de acciones Serie A, las cuales, en virtud de ser accionistas extranjeros, fueron entregadas a través de S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., y afectadas al Fideicomiso emisor de CPOs No. 80676 constituido por Volaris con el Fiduciario. En consecuencia, ya no contamos con acciones serie B. Para mayor información ver la sección Estatutos Sociales y otros Convenios – Capital Social".

Al 31 de diciembre de 2025, el capital social suscrito y pagado de Volaris asciende a la suma de EUA $248,277,681.97 (doscientos cuarenta y ocho millones doscientos setenta y siete mil seiscientos ochenta y un dólares 97/100 centavos). Las acciones representativas del capital social están divididas de la siguiente forma:

- La Clase “I” Serie “A” integrada por 24,180 (veinticuatro mil ciento ochenta) acciones ordinarias y nominativas; y
- La Clase “II” Serie “A” integrada por 1,165,952,497 (mil ciento sesenta y cinco millones novecientas cincuenta y dos mil cuatrocientas noventa y siete) acciones ordinarias y nominativas.
- La Clase “I” Serie “B” integrada por 0 (cero) acciones ordinarias y nominativas; y
- La Clase “II” Serie “B” integrada por 0 (cero) acciones ordinarias y nominativas.

Asimismo, Volaris tiene registrados títulos denominados ADSs emitidos, cada uno, con base en 10 de los referidos CPOs.

Ninguna proporción del capital ha sido pagada en especie en los últimos tres ejercicios.

El monto del capital social no ha sido reducido en los últimos tres ejercicios.

Dividendos:

DIVIDENDOS

No hemos pagado dividendos en el pasado y no esperamos decretar dividendos en el futuro inmediato. Actualmente tenemos la intención de retener ganancias adicionales para financiar nuestras operaciones y crecimiento. Cualquier política futura para el pago de dividendos será aprobada en asamblea de accionistas con la recomendación de nuestro consejo de administración y dependerá de nuestras ganancias, situación financiera, resultados de operación, requerimientos de capital y restricciones contractuales o regulatorias en el pago de dividendos, y demás factores que nuestros accionistas consideren relevantes. Adicionalmente, podríamos no pagar dividendo alguno a menos que dichos dividendos sean pagados de nuestra cuenta de utilidades netas y los estados financieros incluyan dichas utilidades netas y que el pago de dividendos sea aprobado mediante resolución de la asamblea de accionistas. Así mismo, la línea de crédito revolvente que tenemos con Banco Santander México y Bancomext podría limitar nuestra facultad de decretar y pagar dividendos en caso de incumplimiento con los términos de pago conforme a la misma. Ver “Dividendos” y “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación -Contratos de Crédito”.

Conforme a la legislación mexicana por lo menos el 5% de las utilidades netas de cada año (deduciendo el reparto de utilidades y demás deducciones necesarias conforme a la legislación mexicana) debe destinarse a la reserva legal, hasta que el importe de dicha reserva sea igual al 20% del capital social de tiempo en tiempo (con ajuste por inflación). Por los años que terminaron el 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025 no incrementamos dicha reserva. Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, la reserva legal ascendía a EUA $17,363 mil, respectivamente de nuestro capital social.

Las sociedades mexicanas solamente podrán decretar dividendos sobre las utilidades (incluyendo utilidades retenidas después de que todas las pérdidas sean absorbidas o pagadas), después de la asignación del porcentaje respectivo para la reserva legal y solamente en caso de que los accionistas hayan aprobado los estados financieros anuales del que

derivan dichas utilidades y el pago de dividendos. El fondo de reserva legal deberá ser contabilizado de manera individual para cada sociedad, no de manera consolidada. El nivel de ingresos disponibles para el pago de dividendos se determina conforme a las NIIF. Nuestras subsidiarias requieren destinar utilidades para su respectivo fondo de reserva antes de pagarnos dividendos.

Aquellos dividendos pagados de las utilidades de una sociedad que no hubieran sido sujetas al impuesto sobre la renta se encontrarán sujetos al impuesto respectivo pagadero por nosotros a nivel corporativo. Las sociedades tienen derecho a aplicar dichos impuestos en la distribución de utilidades como un crédito en contra del impuesto sobre la renta correspondiente al ejercicio social en el que el dividendo fue pagado o en contra del impuesto sobre la renta de los dos ejercicios fiscales siguientes a la fecha en la que el dividendo fue pagado. Los dividendos pagados de las utilidades de la sociedad que han sido sujetos a impuestos sobre la renta no estarán sujetos al impuesto sobre la renta a nivel corporativo. A partir del 1 de enero 2014 los dividendos pagados a favor de personas físicas residentes en México y extranjeros provenientes de utilidades generadas están sujetas a una retención del 10% de impuesto sobre la renta.

En el supuesto que decretemos pago de dividendos, estos serían en pesos. En relación con los CPOs representados por ADSs, los dividendos en efectivo serían pagaderos al depositario y, sujeto a los términos del Contrato de Depósito, convertidos y pagaderos en dólares al tipo de cambio de ese momento, neto de gastos de conversión y retención de impuestos aplicable en México. Las fluctuaciones en los tipos de cambio afectarían al importe de los dividendos que recibirían los titulares de ADS.

[424000-N] Información financiera

Concepto	Periodo Anual Actual 2025-01-01 - 2025-12-31	Periodo Anual Anterior 2024-01-01 - 2024-12-31	Periodo Anual Previo Anterior 2023-01-01 - 2023-12-31
Ingresos	3,037,516,000.0	3,141,876,000.0	3,258,973,000.0
Utilidad (pérdida) bruta	3,037,516,000.0	3,141,876,000.0	3,258,973,000.0
Utilidad (pérdida) de operación	134,991,000.0	413,222,000.0	222,710,000.0
Utilidad (pérdida) neta	(103,872,000.0)	126,375,000.0	7,819,000.0
Utilidad (pérdida) por acción básica	(0.09)	0.11	0.01
Adquisición de propiedades y equipo	291,592,000.0	583,075,000.0	480,753,000.0
Depreciación y amortización operativa	656,746,000.0	593,050,000.0	496,311,000.0
Total de activos	5,636,612,000.0	5,703,710,000.0	5,145,972,000.0
Total de pasivos de largo plazo	3,456,592,000.0	3,568,639,000.0	3,281,795,000.0
Rotación de cuentas por cobrar	0.0	0.0	0.0
Rotación de cuentas por pagar	0.0	0.0	0.0
Rotación de inventarios	0.0	0.0	0.0
Total de Capital contable	263,781,000.0	364,813,000.0	242,594,000.0
Dividendos en efectivo decretados por acción	0.0	0.0	0.0

Descripción o explicación de la Información financiera seleccionada:

INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA

Este reporte anual incluye nuestros estados financieros consolidados auditados al 31 de diciembre de 2023, 2024, y 2025 para cada uno de los tres años que terminaron al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, los cuales han sido preparados de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF (“NIIF” Normas Internacionales de Información Financiera), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (“IASB” por sus siglas en ingles). Estos Estados Financieros Consolidados Auditados se incluyen en otra parte de este reporte anual.

A menos que se especifique lo contrario, todas las referencias a "EUA $ ", "dólares", "dólares estadounidenses" o "$ " se refieren a dólares estadounidenses, la moneda legal de los Estados Unidos, y las referencias a "pesos mexicanos", "pesos" o "Ps." se refieren a pesos mexicanos, la moneda legal de México. Los montos presentados en este informe anual pueden no coincidir debido al redondeo. Las cifras presentadas en la tabla del resumen anterior de la sección [424000-N] Información financiera se encuentran en unidades.

El resumen de la información de los estados consolidados de resultados para los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, así como el resumen de la información de los estados consolidados de situación financiera para los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2025 se derivó de nuestros estados financieros consolidados auditados incluidos en 432000-N Anexos. Nuestros resultados históricos no son necesariamente indicativos del desempeño futuro.

	Por los años terminados y al 31 de diciembre		
	2023	**2024**	**2025**
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS DE OPERACIONES (1)			
Ingresos operativos:			
Ingreso pasajero:			
Ingresos por tarifa	1,650,287	1,517,106	1,301,750
Otros ingresos de pasajeros	1,473,237	1,492,593	1,580,665
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:			
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	115,424	111,551	134,483
Carga	20,025	20,626	20,618
	3,258,973	3,141,876	3,037,516
Otros ingresos operativos	(54,710)	(206,444)	(222,256)
Gastos de combustible	1,165,078	893,987	885,520
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	503,366	492,507	544,298
Salarios y beneficios	386,723	411,253	451,096
Depreciación de activos por derecho de uso	362,015	409,935	448,570
Gastos de arrendamiento variables de equipo de vuelo	103,845	135,155	196,082
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	167,341	169,472	144,208
Gastos de mantenimiento (3)	98,445	100,426	129,930
Otros gastos operativos	169,864	139,248	116,901
Depreciación y amortización (2)	134,296	183,115	208,176
	3,036,263	2,728,654	2,902,525
Utilidad de operación	**222,710**	**413,222**	**134,991**
Ingresos financieros	38,222	49,444	47,841
Costos financieros	(219,343)	(293,639)	(314,139)
(Pérdida) ganancia cambiaria, neta	(34,147)	13,662	13,059
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	7,442	182,689	(118,248)
Beneficio (gasto) por impuestos a la utilidad	377	(56,314)	14,376
Utilidad (pérdida) neta	**7,819**	**126,375**	**(103,872)**
Promedio ponderado de acciones en circulación:			
Básicas	1,152,609,485	1,150,743,230	1,149,207,934

	Por los años terminados y al 31 de diciembre		
	2023	**2024**	**2025**
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
Diluidas	1,165,450,734	1,165,858,647	1,149,207,934
Utilidad (pérdida) por acción:			
Básicas [4]	0.01	0.11	(0.09)
Diluidas [4]	0.01	0.11	(0.09)
Utilidad (pérdida) por ADS:			
Básicas [5]	0.07	1.10	(0.90)
Diluidas [5]	0.07	1.08	(0.90)
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS DE POSICIÓN FINANCIERA			
Efectivo y equivalentes de efectivo	774,154	907,981	753,884
Inversiones a corto plazo	15,265	45,737	20,208
Cuentas por cobrar, neto	250,599	138,810	262,051
Depósitos en garantía porción circulante	147,836	227,211	277,854
Total del activo circulante [9]	**1,247,647**	**1,382,051**	**1,393,345**
Total del activo	**5,145,972**	**5,703,710**	**5,636,612**
Total de pasivo a corto plazo	**1,621,583**	**1,770,258**	**1,916,239**
Total de pasivo a largo plazo	**3,281,795**	**3,568,639**	**3,456,592**
Total del pasivo	**4,903,378**	**5,338,897**	**5,372,831**
Capital social	248,278	248,278	248,278
Total del patrimonio	**242,594**	**364,813**	**263,781**
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO			
Flujos netos de efectivo generados en actividades de operación	729,825	1,089,729	749,827
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(462,044)	(472,520)	(88,814)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(214,386)	(471,570)	(818,850)
INFORMACIÓN OPERATIVA [8]			
Aeronaves al final del periodo	129	143	155
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	13.37	13.03	12.76
Utilización diaria promedio por aeronave (horas de vuelo)	11.37	11.16	10.93
Tipo de cambio promedio peso/EUA $	17.76	18.30	19.22
Tipo de cambio al final del período/EUA $	16.89	20.27	17.97
Estaciones	71	73	73
Despegues [6]	201,376	173,209	188,848
Pasajeros volados (miles) [6]	31,537	27,927	29,481
Pasajeros reservados (miles) [6]	33,497	29,473	30,995
Pasajeros por milla (RPMs) (miles) [6]	33,448,937	29,504,673	30,453,201

	Por los años terminados y al 31 de diciembre		
	2023	**2024**	**2025**
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
Asientos disponibles por milla (ASMs) (miles) (6)	38,890,127	33,989,693	36,118,110
Factor de ocupación (7)	86%	87%	84%
Promedio de ingresos por tarifa por pasajero reservado (7) (11)	49	51	42
Promedio de otros ingresos de pasajero por pasajero reservado (6) (11)	44	51	51
Total de ingresos adicionales por pasajero reservado (6) (11)	**48**	**55**	**56**
Total de ingresos operativos por ASM (TRASM) (centavos)(6) (11)	**8.4**	**9.2**	**8.4**
Ingresos de pasajeros por ASMs (RASM) (centavos) (6) (11)	4.2	4.5	3.6
Gastos operativos por ASMs (CASM) (centavos) (6) (11)	7.8	8.0	8.0
CASM sin combustible (centavos) (6) (11)	4.8	5.4	5.6
Galones de combustible consumidos (miles)	372,195	322,705	339,959
Costo promedio de combustible por galón EUA $	3.1	2.8	2.6
Empleados promedio por aeronave al final del periodo (10)	54	44	44

(1) Las cantidades totales en la tabla anterior pueden no calcularse exactamente debido al redondeo.
(2) Incluye, entre otras cosas, gastos de mantenimiento mayor, los cuales son capitalizados y posteriormente amortizados. Ver “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación”.
(3) Incluye únicamente gastos de mantenimiento rutinario y ordinario. Ver “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación”
(4) Los importes de la utilidad (pérdida) por acción básica y diluida se calculan dividiendo la utilidad (pérdida) neta del año atribuible a los tenedores de acciones ordinarias entre el promedio ponderado de número de acciones conforme a la NIC 33 “Ganancias por acción”.
(5) La base utilizada para el cómputo de esta información resulta de multiplicar los ingresos por acción básica y diluida obtenida conforme al numeral anterior (3) por diez, el cual es el número de CPOs representados por cada ADS. Cada CPO, en cambio, representa un interés en una acción Serie A del capital social de Volaris.
(6) Incluye itinerado y fletamento (charter).
(7) Incluye itinerado.
(8) Ver “Glosario de Términos y Definiciones” incluido en esté Reporte Anual para definiciones de términos utilizados en esta tabla.
(9) Ver detalle de otros activos circulantes en la sección: “Anexos, Estados Financieros Dictaminados”.
(10) Los agentes de tráfico son considerados en una base de 60% ETC (Equivalente a Tiempo Completo), ya que son empleados de tiempo parcial.
(11) Medida financiera no NIIF. Para obtener más información sobre las medidas no NIIF, consulte el Indicador de información clave.de desempeño

Indicadores clave de desempeño

Las siguientes métricas son frecuentemente proporcionadas y utilizadas por la administración, analistas e inversionistas para mejorar la comparabilidad de los resultados anuales de la Compañía, así como para comparar sus resultados con los de otras aerolíneas: Pasajeros por milla (RPMs); tarifa promedio por pasajero reservado; promedio de otros ingresos por servicios por pasajero reservado; total de ingresos operativos por ASM (TRASM); ingresos de pasajeros por ASMs (RASM); gastos operativos por ASMs (CASM); CASM sin combustible y costo promedio de combustible por galón. Ingresos medios por pasajero reservado representa el ingreso total de pasajeros dividido por pasajeros reservados. El CASM excluyendo combustible representa los gastos operativos totales, neto excluyendo el gasto de combustible dividido por los

ASM. El costo promedio de combustible por galón representa el gasto total de combustible neto del efecto de cobertura, dividido por el número total de galones de combustible consumidos. Creemos que estos datos operativos son útiles para informar rendimiento operativo de nuestro negocio, sin embargo, estas medidas pueden diferir de las medidas de título similar informadas por otras empresas, y no deben considerarse de forma aislada o como un sustituto para medidas de desempeño de acuerdo con las NIIF.

Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación:

INFORMACIÓN FINANCIERA POR LÍNEA DE NEGOCIO, ZONA GEOGRÁFICA Y VENTAS DE EXPORTACIÓN

Para una descripción sobre la información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación de Volaris, ver “Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de Volaris” y ver el índice [432000-N] Anexos, donde se incluyen los Estados Financieros Consolidados.

Informe de créditos relevantes:

INFORME DE CRÉDITOS RELEVANTES

Para una descripción sobre el informe de créditos relevantes de Volaris, ver “Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de Volaris.”

Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora:

COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN Y SITUACIÓN FINANCIERA DE VOLARIS

Descripción de Nuestros Principales Rubros

Ingresos pasajero.

Nuestros ingresos por pasajeros incluyen: (i) ingresos por tarifa y (ii) otros ingresos por pasajero.

Nuestros ingresos operativos derivan principalmente de la transportación de pasajeros en nuestras aeronaves y algunos boletos vendidos por otras aerolíneas, tales como Frontier. En 2025, 43% del total de nuestros ingresos operativos derivó de las tarifas cobradas a nuestros pasajeros. Los ingresos por pasajero se basan en nuestra capacidad, factor de ocupación y en la Tarifa promedio por pasajero reservado. Nuestra capacidad se mide en términos de ASMs que representa el número de asientos que ponemos a disposición en nuestras aeronaves multiplicados por el número de millas voladas por esos asientos. El factor de ocupación o el porcentaje de nuestra capacidad utilizado por nuestros clientes se calcula dividiendo RPMs entre ASMs. La Tarifa promedio por pasajero reservado representa el ingreso operativo total de los pasajeros, dividido entre los pasajeros reservados.

Nuestros ingresos por pasajeros más significativos incluyen, los ingresos generados por: (i) ingresos por tarifas y (ii) otros ingresos por pasajeros. Los otros ingresos de pasajeros incluyen, entre otros, los cargos por exceso de equipaje, reservaciones a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección anticipada de asientos, cambios de itinerario, servicios prioritarios (Premium Plus) y vuelos chárter. Estos ingresos son reconocidos como ingreso cuando prestamos el servicio o cuando los boletos no reembolsables expiran en la fecha de itinerario programado. El 52% de nuestros ingresos operativos fueron derivados de otros ingresos por pasajero en 2025.

También clasificamos como otros ingresos de pasajeros, a los ingresos provenientes de la membresía “v.club” y otros servicios similares, los cuales son reconocidos como ingreso en la vigencia en que el servicio es prestado.

Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros.

Nuestros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros más significativos incluyen: (i) otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero que se describen a continuación, y (ii) los servicios de carga. En 2025 generamos EUA $155.1 millones, o 5% del total de nuestros ingresos operativos de otros ingresos por servicios.

Los otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero incluyen principalmente, pero no están limitados a, las comisiones cargadas a terceras partes por la venta de servicios y otros servicios. Estos ingresos, al igual que los servicios de carga son reconocidos como ingreso en la fecha en que el servicio es prestado.

También evaluamos, en cada nueva transacción aplicable, las consideraciones de agente-principal en relación con ciertos acuerdos de servicios no relacionados con el vuelo, prestados por terceros. Cuando determinamos que los servicios subyacentes se prestan a través de terceros que son los principales responsables de brindar los servicios, los ingresos por estos servicios específicos de viajes no relacionados con el vuelo se presentan en forma neta (agente).

La Transacción Propuesta con Viva

El 18 de diciembree de 2025, la Compañía celebró el BCA con Viva, conforme al cual, y sujeto a sus términos y condiciones, Viva se fusionará con la Compañía, subsistiendo esta última como sociedad fusionante (la “Compañía Combinada”), de conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles y la LMV. Bajo los términos del BCA, cada acción de Viva emitida y en circulación a la fecha efectiva de la Fusión será automáticamente cancelada y convertida en el derecho a recibir la contraprestación por Fusión por acción aplicable, consistente en el número correspondiente de Acciones Serie A de la Compañía Combinada (en el caso de los Tenedores Mexicanos Calificados) o de ADS de la Compañía Combinada (en el caso de otros titulares), según se especifica en el BCA, más cualquier contraprestación en efectivo aplicable pagadera en lugar de fracciones de acciones. Tras el Cierre de la Fusión, los accionistas de Viva y Volaris previos a la Fusión poseerán aproximadamente el 48% y el 50% del capital social de la Compañía Combinada, respectivamente, con aproximadamente el 2% del capital social de la Compañía Combinada mantenido en tesorería para respaldar la conversión potencial de ciertas notas convertibles heredadas de Viva que serán asumidas por la Compañía Combinada en relación con la Fusión. A la fecha de este Reporte Anual, tanto los accionistas de Volaris como los de Viva han aprobado la Fusión y las transacciones relacionadas contempladas en el BCA; los accionistas de Volaris aprobaron la transacción en una Asamblea General Extraordinaria de Accionistas celebrada el 25 de marzo de 2026, y los accionistas de Viva aprobaron previamente la Fusión y las transacciones relacionadas mediante resoluciones unánimes por escrito. La consumación de la Transacción Propuesta está sujeta a ciertas condiciones de Cierre, incluyendo las aprobaciones regulatorias requeridas. A la fecha de este Reporte Anual, la Compañía ha presentado las solicitudes ante las autoridades pertinentes y las aprobaciones aún están pendientes. De completarse, se espera que la Transacción Propuesta tenga un impacto material en nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera.

La siguiente tabla muestra cada uno de los elementos del estado consolidado de resultados para cada uno de los periodos señalados como un porcentaje de nuestro total de ingresos operativos para dicho periodo:

	2023	2024	2025
Ingresos operativos:			
Ingreso pasajero:			
Ingresos por tarifa	51%	48%	43%
Otros ingresos de pasajeros	45%	48%	52%
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:			
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	3%	3%	4%
Carga	1%	1%	1%
Total de ingresos operativos	100%	100%	100%
Otros ingresos operativos	(2)%	(7)%	(7)%
Gasto de combustible	36%	28%	29%
Gasto de navegación, aterrizaje y despegue	15%	16%	18%
Salarios y beneficios	12%	13%	15%
Depreciación de activos por derecho de uso	11%	13%	15%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	3%	4%	6%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	5%	6%	5%
Gastos de mantenimiento	3%	3%	4%
Otros gastos operativos	6%	5%	4%
Depreciación y amortización	4%	6%	7%
Total de gastos operativos, neto	93%	87%	96%
Utilidad de operación	7%	13%	4%
Ingresos financieros	1%	2%	2%
Costos financieros	(7)%	(9)%	(10)%
(Pérdida) ganancia cambiaria, neta	(1)%	0%	0%
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	0%	6%	(4)%
Beneficio (gasto) por impuestos a la utilidad	0%	(2)%	0%
Utilidad (pérdida) neta	0%	4%	(4)%

Reconocimiento de ingresos

Ingreso pasajero

Los ingresos por servicios de transportación aérea de pasajeros se reconocen cuando se presta el servicio o cuando los boletos vendidos no utilizados expiran, lo que suceda primero conforme al itinerario.

Las ventas de boletos para futuros vuelos son inicialmente reconocidas en el pasivo dentro del rubro de “ventas de transportación no utilizada” y una vez que se proporciona el servicio de transportación correspondiente, o cuando el boleto no reembolsable expira en la fecha de itinerario, se reconoce el ingreso devengado y la cuenta de pasivo de ventas de transportación no utilizada es reducida por el mismo monto. Todos nuestros boletos son no reembolsables; sin embargo, ciertos boletos pueden ser modificados mediante el pago de una tarifa.

Los ingresos por pasajeros más significativos incluyen, los ingresos generados por: i) ingresos por tarifas, y ii) otros ingresos de pasajeros. Los otros ingresos de pasajeros incluyen, entre otros, los cargos por exceso de equipaje, reservaciones a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección anticipada de asientos, cambios

de itinerario, servicios prioritarios (Premium Plus) y vuelos chárter. Estos ingresos son reconocidos como ingreso cuando prestamos el servicio o cuando los boletos no reembolsables expiran en la fecha de itinerario programado.

También clasificamos como otros ingresos de pasajeros, a los ingresos provenientes de la membresía “v.club” y otros servicios similares, los cuales son reconocidos como ingreso en la vigencia en que el servicio es prestado.

Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero

Nuestros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros más significativos incluyen: (i) otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero que se describen a continuación, y (ii) los servicios de carga.

Los otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero incluyen principalmente, pero no están limitados a, las comisiones cargadas a terceras partes por la venta de servicios y otros servicios. Estos ingresos, al igual que los servicios de carga son reconocidos como ingreso en la fecha en que el servicio es prestado.

También evaluamos en cada nueva transacción aplicable, las consideraciones de agente-principal en relación con ciertos acuerdos de servicios no relacionados con el vuelo, prestados por terceros. Cuando determinamos que los servicios subyacentes se brindan a través de terceros que son los principales responsables de brindar los servicios, los ingresos por estos servicios específicos de viajes no relacionados con el vuelo se presentan en forma neta (agente).

También estamos obligados a cobrar ciertos impuestos y contribuciones a los pasajeros en nombre de las entidades gubernamentales y los aeropuertos, mismos que son enterados a dichas entidades gubernamentales o a los aeropuertos correspondientes en forma periódica. Estos impuestos y contribuciones incluyen el impuesto al valor agregado, impuestos al transporte público federal, cargos federales por revisión de seguridad, cargos por el uso de instalaciones del pasajero en el aeropuerto e impuestos sobre llegadas y salidas internacionales. Estos conceptos son cobrados a los pasajeros al momento de comprar sus boletos, pero no se reconocen como parte de ingreso de pasajeros. Registramos un pasivo al momento del cobro al pasajero y se cancela el pasivo cuando los pagos se remiten a la entidad gubernamental o al aeropuerto correspondiente.

Contrato con FEMSA

El 23 de enero de 2023, a través de nuestra subsidiaria Volaris Opco, celebramos un contrato con Lealtad Mercadotecnia y Conocimientos Agregados, S.A.P.I. de C.V. (el "Proveedor"), subsidiaria de Fomento Económico Mexicano, S.A.B. de C.V. (FEMSA). Mediante este contrato, Volaris Opco se integró como empresa participante en una coalición que forma el programa de lealtad denominado "Spin Premia®", establecido y administrado por el proveedor. Este programa ofreció beneficios exclusivos a sus usuarios, permitiéndoles acumular y redimir puntos de recompensa con OXXO y Volaris.

Bajo el contrato “Spin Premia”, los clientes que participan en este programa tienen derecho a acumular o redimir puntos, cuando compran bienes o consumen servicios con cualquiera de las compañías que forman parte de la coalición.

Los puntos acumulados por nuestros servicios prestados se registran como una disminución de los ingresos. Los puntos redimidos en los servicios prestados por nosotros son registrados como un ingreso diferido hasta que el servicio es proveído o los puntos expiran. El valor de los puntos se determina de acuerdo con las condiciones contractuales entre nosotros y FEMSA.

El 30 de junio de 2025, a través de nuestra subsidiaria Volaris Opco terminó el contrato de coalición con Lealtad Mercadotecnia y Conocimientos Agregados, S.A.P.I. de C.V.

Gastos operativos, netos

Nuestros gastos operativos se desglosan en cada uno de los siguientes rubros:

Otros Ingresos operativos. Estos ingresos incluyen principalmente las ganancias derivadas de operaciones de venta con arrendamiento posterior y la compensación recibida del fabricante por las inspecciones preventivas aceleradas de los motores.

Gasto de combustible. El combustible para las aeronaves es nuestro mayor gasto operativo. Este costo incluye el costo del combustible, los impuestos sobre combustible, cargos por abastecimiento y los cargos de flete. Adicionalmente, incluye las pérdidas y ganancias relacionadas con los instrumentos financieros derivados utilizados para fines de cobertura sobre el precio del combustible.

Gastos de navegación, aterrizaje y despegue. Los gastos de navegación, aterrizaje y despegue incluyen las tarifas de los aeropuertos, cargos por servicios de tierra, rentas y costos variables relacionados con las instalaciones tales como los cargos cobrados por los aeropuertos para el uso o arrendamiento de las instalaciones, así como costos asociados con servicios en tierra proporcionados por proveedores específicos. Estos gastos también incluyen los cargos por ruta, relacionados con los costos incurridos por el uso del espacio aéreo del país o territorio, que normalmente se aplican en función de la distancia recorrida a través de ese espacio aéreo.

Depreciación de activos por derecho de uso. Depreciación de activos por derecho de uso incluye la depreciación de todas las aeronaves y motores en arrendamiento y algunos arrendamientos de terrenos e inmuebles que califican bajo NIIF 16.

Bajo La NIIF 16, en la fecha de inicio de un arrendamiento, el arrendatario reconoce un pasivo por los pagos por arrendamiento (pasivo por arrendamiento) y un activo que representa el derecho de usar el activo subyacente durante el plazo del arrendamiento (activos por derecho de uso). Los arrendatarios están obligados a reconocer el gasto por intereses bajo la obligación del arrendamiento y el gasto por depreciación de activos por derecho de uso. Los arrendatarios también están obligados a medir nuevamente la obligación del arrendamiento cuando ocurran ciertos eventos (ejemplo: un cambio en el plazo del arrendamiento o un cambio en los pagos futuros del arrendamiento). El arrendatario generalmente reconocerá la cantidad del nuevo cálculo de la obligación del arrendamiento como un ajuste al activo por derecho de uso. Adicionalmente, para arrendamientos denominados en moneda extranjera distinta a la moneda que usamos, la obligación del arrendamiento será nuevamente calculada a cada fecha de reporte, utilizando el tipo de cambio del período.

Salarios y beneficios. Los gastos de salarios y beneficios incluyen los sueldos, compensaciones por hora, la cobertura de gastos médicos para los empleados y la compensación variable que es proporcionada a los empleados por sus servicios, así como los gastos relacionados con los planes de prestaciones a empleados y los correspondientes impuestos.

Gastos de mantenimiento. Los gastos de mantenimiento incluyen todas las partes, materiales, reparaciones y honorarios generados por las reparaciones realizadas por terceros para el mantenimiento de nuestra flota. Estos gastos excluyen los costos laborales de nuestros propios mecánicos, el cual es incluido bajo el rubro de salarios y beneficios; e incluyen los gastos ordinarios y rutinarios de mantenimiento. Los gastos de mantenimiento mayor son capitalizados y posteriormente amortizados como se describe más adelante en la sección “Depreciación y Amortización”.

Gastos de venta, mercadotecnia y distribución. Los gastos de venta, mercadotecnia y distribución consisten en gastos de publicidad y promoción directamente relacionados con nuestros servicios, incluyendo el costo soporte de nuestro sitio web, los gastos de nuestro centro de atención telefónica, comisiones pagadas a las agencias de viaje y comisiones generadas por la utilización de las tarjetas de crédito por la venta de boletos y otros productos y servicios.

Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo. El gasto variable de arrendamiento de aeronaves y motores incluye los costos estimados de retorno de nuestra flota determinados de acuerdo con la NIC 37, que en ningún caso están relacionados con el mantenimiento mayor programado. Además, el gasto variable por arrendamiento de aeronaves y motores incluyen los depósitos de mantenimiento que pagamos al arrendador como depósitos cuando determinamos que no recuperaremos dichos depósitos en su totalidad o en parte. En estos casos, registramos estos montos en los estados de resultados como arrendamiento adicional de aeronaves (arrendamiento suplementario) desde el momento en que se determina hasta el plazo restante del arrendamiento.

Otros gastos operativos. Otros gastos operativos incluyen (i) gastos por apoyo operativo y administrativos; (ii) tecnología y comunicaciones y (iii) seguros.

Depreciación y amortización. Los gastos de depreciación y amortización incluyen la depreciación de todo el equipo de vuelo, mobiliario y equipo, así como las mejoras realizadas a la misma. Así mismo, incluye la amortización de los gastos de mantenimiento mayor que registramos conforme al método contable de diferimiento. Estos eventos de mantenimiento

mayor se realizan con base en la edad y utilización de nuestra flota, son amortizados durante el periodo más corto entre el próximo evento de mantenimiento mayor o la vigencia restante del arrendamiento contractual respecto de la aeronave de que se trate.

Una medida común de los costos unitarios en la industria de las aerolíneas es el CASM. La siguiente tabla desglosa el CASM por los periodos señalados en la misma:

	Por los años terminados al 31 de diciembre		
	2023	2024	2025
	(En centavos de dólares estadounidenses)		
Otros ingresos operativos	(0.1)	(0.6)	(0.6)
Gasto de combustible	3.0	2.6	2.5
Gasto de navegación, aterrizaje y despegue	1.3	1.4	1.5
Salarios y beneficios	1.0	1.2	1.2
Depreciación de activos por derecho de uso	0.9	1.2	1.2
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	0.3	0.4	0.5
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	0.4	0.5	0.4
Gastos de mantenimiento	0.3	0.3	0.4
Otros gastos operativos	0.4	0.5	0.3
Depreciación y amortización	0.3	0.5	0.6
Total de gastos operativos, neto	7.8	8.0	8.0

Tendencias y factores inciertos relacionados con nuestro negocio.

Creemos que nuestro desempeño operacional y de negocios se debe a diversos factores que afectan a las aerolíneas y a sus mercados, tendencias que afectan la industria del transporte aéreo y los mercados particulares, así como a la base de pasajeros a la cual servimos. Los siguientes factores clave pueden afectar nuestro desempeño en el futuro.

Conflicto persistente entre Rusia y Ucrania y el conflicto con Medio Oriente. La crisis geopolítica en Europa del Este, el 21 de febrero del 2022, la Federación Rusa reconoció la independencia de las regiones separatistas ucranianas de Donetsk y Luhansk en la región de Donbás. Al día siguiente, el Consejo Federal de Rusia autorizó el uso de fuerzas militares en el extranjero, lo cual motivó la invasión de las Fuerzas Armadas Rusas a Ucrania el 24 de febrero del 2022.

La invasión ha sido condenada internacionalmente lo cual ha impulsado varias sanciones impuestas en contra de Rusia y Bielorrusia. Como resultado de ello, los mercados globales reaccionaron negativamente, con el precio del combustible alcanzando los niveles más altos desde 2008, debido a la preocupación global del suministro de esta materia prima, impactando los costos en la industria de la aviación en 2022. Sin embargo, según lo indicado por la IATA, hasta el 2023, la guerra en Ucrania no ha tenido un impacto significativo en la rentabilidad de la mayoría de las aerolíneas. No obstante, si el conflicto escala, tiene el potencial de impactar negativamente la industria de la aviación a nivel global. Los conflictos políticos ya están impactando el comercio internacional y tienen el potencial de provocar una recesión en la aviación.

Además, la escalada del conflicto en Medio Oriente, desencadenada por los ataques entre Israel e Irán en abril de 2024, ha aumentado las tensiones geopolíticas en la región. Este enfrentamiento directo entre Irán e Israel marca una escalada significativa en sus históricas tensiones políticas y religiosas. La incertidumbre que rodea al conflicto y las posibles respuestas de cada país han repercutido en los mercados financieros. En particular, el precio del crudo Brent se ubicó por encima de los EUA $90 por barril, alcanzando su nivel más alto desde el conflicto de la Franja de Gaza en octubre de 2023. Este repunte de los precios del petróleo, supone un riesgo significativo para la industria de la aviación.

La reciente escalada de tensiones que involucra a Irán, Israel y Estados Unidos tiene implicaciones más amplias que la región inmediata, y las tensiones podrían afectar a otros países de Medio Oriente y más allá, con la posibilidad de que el conflicto exacerbe aún más la inestabilidad geopolítica e incertidumbre económica a nivel global. El conflicto militar entre Irán, Israel y los EUA, que se intensificó drásticamente en febrero de 2026, representa una amenaza inmediata para la estabilidad geopolítica y económica global. Los ataques contra el liderazgo iraní y los subsecuentes ataques de represalia han interrumpido el tránsito de energía a través del Estrecho de Ormuz y han provocado cierres generalizados del espacio aéreo regional. Estos acontecimientos han desencadenado una volatilidad significativa en los mercados energéticos y financieros globales, con una confrontación prolongada que pone en riesgo una recesión mundial y un aumento de la inflación.

Un conflicto prolongado o una escalada en Irán y Medio Oriente podría perturbar aún más los mercados energéticos mundiales y provocar que los precios del combustible para aeronaves se mantengan elevados o suban aún más. No podemos predecir la disponibilidad futura, la volatilidad de los precios o el costo del combustible para aeronaves, ni cuánto durarán los conflictos actuales o futuros, ni su impacto final en los mercados energéticos globales. Además, incluso si el conflicto en Irán y Medio Oriente disminuye o termina, pueden existir interrupciones duraderas en la producción de combustible, incluyendo la infraturctura y el transporte relacionados. Debido a la gran proporción que representan los costos del combustible para aeronaves en nuestra base de costos operativos totales, incluso un aumento o disminución relativamente pequeño en el precio del combustible para aeronaves puede tener un impacto negativo significativo en nuestros costos operativos o ingresos, y en nuestro negocio, resultados de operación y condición financiera. Se espera que el reciente repunte en el precio del combustible para aeronaves derivado de los conflictos en Irán y Medio Oriente tenga un impacto negativo inmediato y sustancial en nuestros resultados de operación.

La industria aérea ha sido impactada por el precio y disponibilidad del combustible. El combustible es nuestro costo más alto, representando 31% del total de nuestros costos operativos en 2025; y la volatilidad prolongada en los precios del combustible o las interrupciones en el suministro de combustible podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, estados de resultados y posición financiera.

Derivado de los acuerdos con los proveedores de combustible para aeronaves cuyo valor está indexado al “jet fuel”, estamos expuestos al riesgo de fluctuación en el precio del combustible de sus consumos proyectados. La política de administración del riesgo de combustible tiene como fin proporcionarnos protección contra aumentos en los precios del combustible. Para cumplir este objetivo, el programa de administración de riesgos de combustible permite el uso de instrumentos financieros derivados que se encuentren disponibles en mercados extrabursátiles (*Over The Counter* u “OTC”) con contrapartes aprobadas y dentro de los límites permitidos.

No podemos asegurar que este tema macroeconómico no tendrá un efecto adverso a nuestro desempeño financiero, ya que no podemos controlar ni predecir el movimiento de los precios del combustible en los mercados globales, o su disponibilidad en los aeropuertos en los que operamos. Debido a la alta proporción de los costos de combustible en los gastos totales operativos, cualquier incremento por más mínimo en el precio del combustible, tendría un efecto negativo significativo en nuestros costos operativos, en nuestros resultados operativos y situación financiera.

De forma paralela a esta presión ocasionada por el incremento en el precio del combustible, existe otra preocupación importante en la economía global que es la presión inflacionaria y la tasa de crecimiento de la economía global. Los índices inflacionarios pueden afectar nuestro costo en un futuro cercano, debido a que varios de los contratos están sujetos a ajustes anuales basados en la inflación histórica. Una reducción en el ritmo de crecimiento de la economía podría también tener un efecto en la demanda del transporte aéreo, afectando nuestro desempeño financiero.

Condiciones Económicas en México. Se espera que el PIB de México tenga un crecimiento del 1.9% anual, durante los próximos 10 años, según el Banco de México, comparado con un crecimiento anual de 2.0% esperado para los EUA durante el mismo período según lo informado por la Reserva Federal de dicho país. Para más información ver la sección “Factores de Riesgo”.

En cuanto a la dinámica de la población al 2020, de acuerdo con la encuesta intercensal del INEGI, alrededor del 34% de la población mexicana se encontraba por debajo de los 20 años de edad. Esto nos beneficia al proporcionar una base sólida de crecimiento de clientes potenciales. La inflación en México durante 2025 fue de 3.69%, según el INEGI. Pese al nivel de inflación, al 31 de diciembre de 2025, las reservas internacionales ascendían a EUA $251.9 mil millones.

Competencia. La industria del transporte aéreo es altamente competitiva. Los principales factores de competencia en la industria aérea son las tarifas aéreas, el precio total, los horarios de vuelo, el tipo de aeronave, las amenidades y los servicios relacionados proporcionados a los pasajeros, el número de rutas atendidas de una ciudad en particular, el servicio al cliente, el historial de seguridad y reputación, las relaciones de código compartido, y las oportunidades de redención de millas de un programa de cliente frecuente. Nuestros competidores actuales y potenciales incluyen las aerolíneas tradicionales, las aerolíneas de bajo costo, aerolíneas regionales y nuevas aerolíneas participantes en el mercado, como la Nueva Mexicana de Aviación. Típicamente competimos en mercados que son atendidos por las aerolíneas tradicionales y otras aerolíneas de bajo costo, y en menor medida, por aerolíneas regionales. Algunos de nuestros competidores actuales y futuros pueden tener mayor liquidez y acceso a capital, así como atender más rutas que nosotros.

Nuestras principales ventajas competitivas son nuestras bajas tarifas y nuestro enfoque en viajeros VFR, personas que realizan viajes de placer y en los viajeros de negocios preocupados por el costo de viaje. Las bajas tarifas se facilitan debido a nuestro bajo CASM, que es el más bajo entre las aerolíneas públicas en América Latina. En 2025, nuestro CASM fue de EUA 8.04 centavos, comparado a un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA 11.12 centavos de las otras aerolíneas latinoamericanas públicas, incluyendo Aeroméxico, Copa y LATAM. También tenemos menores costos que nuestros competidores de mercado que cotizan en bolsas de valores de EUA, incluyendo Alaska, Allegiant, American, Delta, Frontier, JetBlue, Southwest, y United, los cuales tuvieron un CASM promedio no ajustado por longitud de etapa de EUA 16.77 centavos en 2025.

Nuestros principales competidores en México son Grupo Aeroméxico y Aeroenlaces Nacionales. A nivel internacional, competimos con Grupo Aeroméxico, Aeroenlaces Nacionales y con muchas compañías aéreas con sede en los EUA, incluyendo Alaska, American, Delta y United. En el mercado de México-Centroamérica nuestros principales competidores son Grupo Aeroméxico y Avianca, mientras que en el mercado de Centroamérica-Estados Unidos nuestros principales competidores son Avianca y Delta. Para el mercado México-Sudamérica nuestros principales competidores son Grupo Aeroméxico, Viva y LATAM.

En 2025, las dos aerolíneas de ultra bajo costo mexicanas, Volaris y Aeroenlaces Nacionales, en su conjunto tenían el 73.5% del mercado nacional según los segmentos de vuelos de pasajeros, Volaris mantuvo el 34.0% del mercado doméstico, según lo indicado por la AFAC.

Al 31 de diciembre de 2025, el número de aviones comerciales en servicio en México había incrementado a 433, en comparación con 389 al 31 de diciembre de 2024, según la AFAC. Este incremento del 11% se compuso principalmente de aviones de fuselaje estrecho, incluidos 64 Airbus A320neo, 100 Airbus A320, 44 Boeing 737, 48 Airbus A321neo y 21 Airbus A321.

Al 31 de diciembre de 2025 los reportes de la AFAC indican que las subsidiarias de Grupo Aeroméxico, Aeroméxico y Aeroméxico Connect, tenían flotas de 132 y 34 aeronaves, respectivamente, en comparación con 114 y 37, respectivamente, al 31 de diciembre de 2024.

En abril de 2023, Interjet fue declarada en quiebra en México.

Aeroenlaces Nacionales, nuestro competidor más grande por participación de mercado nacional en 2025, ha aumentado su flota de 96 aeronaves al 31 de diciembre de 2024 a 101 al 31 de diciembre de 2025, según lo indicado por la AFAC.

A diciembre de 2025, nuestra participación en el mercado internacional, considerando todas las aerolíneas que vuelan hacia y desde México, incrementó en 0.4 puntos porcentuales a 11.8%, en comparación con nuestra participación de mercado de diciembre 2024. Asímismo, enfrentamos competencia nacional por parte de las alternativas de transporte terrestre, principalmente de compañías de autobuses. Existe una industria importante del autobús en México, con segmentos de pasajeros de aproximadamente 3.1 mil millones en 2024, de los cuales aproximadamente 84.6 millones fueron segmentos de pasajeros ejecutivos y de lujo, de acuerdo con la SICT, la cual incluye viajes de corta y larga distancia. Establecemos tarifas promocionales en precios menores que las tarifas de los autobuses para rutas similares con la intención de estimular la demanda de servicios aéreos entre pasajeros que han viajado largas distancias en autobús. Los servicios ferroviarios de pasajeros en México son limitados.

Nuestros principales competidores en las rutas internacionales entre México y los EUA son Grupo Aeroméxico, Alaska, American, Delta y United. Actualmente, hemos alcanzado el 44.9% de participación en el mercado en las rutas que operamos y un 15.6% de participación considerando todas las rutas entre México y los EUA en 2025 de acuerdo con datos de la AFAC.

Temporalidad y volatilidad. Nuestros resultados de operaciones para cualquier periodo intermedio no indican necesariamente aquellos para el año completo debido a que nuestro negocio se encuentra sujeto a temporalidad. Por lo general, esperamos que la demanda sea mayor durante el verano en el hemisferio norte, en diciembre y en semana santa, la cual puede caer durante el primer o segundo trimestre del año, en comparación con el resto del año. Adicionalmente, nuestro negocio es volátil y altamente relacionado a los ciclos y tendencias económicas. La confianza del cliente, el gasto discrecional, miedo al terrorismo o a la guerra, brotes de enfermedades, el debilitamiento de las condiciones económicas, iniciativas en las tarifas, fluctuaciones en los precios del combustible, acciones laborales, el clima y otros factores han resultado en fluctuaciones importantes en nuestros ingresos y resultados de operaciones en el pasado. Creemos, sin embrago, que la demanda de viajes de negocios ha sido históricamente más sensible a las presiones económicas que la demanda por los viajes de placer y viajes VFR de bajo costo, los cuales son los mercados primarios que atendemos.

Combustible. El combustible representa el mayor gasto operativo para la mayoría de las aerolíneas, incluyendo la nuestra. El costo de combustible fue del 38%, 33% y 31% de nuestros gastos de operación totales en 2023, 2024 y 2025, respectivamente. La disponibilidad del combustible y el precio del mismo se encuentran sujetos a la capacidad de refinación, periodos de mayor y menor oferta y demanda de los productos derivados del petróleo, así como a factores económicos, sociales y políticos, y otros eventos que ocurren en el mundo, los cuales no podemos ni controlar, ni predecir con precisión. En 2026 esperamos que los precios del combustible se mantengan volátiles debido a las incertidumbres relacionadas con la política y el ambiente macroeconómico.

Derivado de los acuerdos con los proveedores de combustible para aeronaves cuyo valor está indexado al “jet fuel”, estamos expuestos al riesgo de fluctuación en el precio del combustible de sus consumos proyectados. La política de administración del riesgo de combustible tiene como fin proporcionar protección a la Compañía contra aumentos en los precios del combustible. Para cumplir este objetivo, el programa de administración de riesgos de combustible permite el uso de instrumentos financieros derivados que se encuentren disponibles en mercados extrabursátiles (Over The Counter u “OTC”) con contrapartes aprobadas y dentro de los límites permitidos.

El análisis de sensibilidad que se proporciona a continuación presenta el impacto de un cambio de EUA $0.01 por galón en el precio spot del mercado de combustibles en el desempeño financiero de la Compañía. Considerando estas cifras, un incremento de EUA $0.01 por galón en el precio del combustible durante 2023, 2024 y 2025 hubiera impactado los costos operativos de la Compañía en, EUA $3.7 millones, EUA $3.2 millones y EUA $3.4 millones, respectivamente.

	Al 31 de diciembre,		
	2023	**2024**	**2025**
	Costos	**Costos**	**Costos**
	(En miles de dólares estadounidenses)		
+ EUA $0.01 por galón	3,719	3,227	3,400
- EUA $0.01 por galón	(3,719)	(3,227)	(3,400)

Buscamos de manera proactiva mitigar este impacto de la política de administración de riesgos realizando coberturas de manera eficiente y enfocadas en temporadas específicas. Nuestra capacidad para traspasar cualquier aumento significativo en los costos de combustible a través de aumentos de tarifas se encuentra limitada por nuestro modelo comercial de ultra bajo costo y la alta elasticidad del precio en el mercado.

Al 31 de diciembre de 2025, contratamos opciones asiáticas de US Gulf Coast Jet Fuel 54, designadas para cubrir 2,986 miles de galones, lo que representa una porción del consumo de combustible durante el segundo trimestre de 2026.

Nuestro costo de combustible está referenciado principalmente a US Gulf Coast Jet Fuel 54 y US West Cost Jet Fuel, que son los crudos utilizados para determinar el costo del combustible suministrado por la mayoría de nuestros proveedores. Al 31 de diciembre de 2025, compramos todo el combustible nacional bajo el contrato de servicio de combustible de ASA y

nuestro combustible internacional bajo el contrato de World Fuel Services, AvFuel, Shell, BP Products North America, Chevron, Associated Energy Group, Puma Energy Group fuel, Total Energies y Titan. El costo y la futura disponibilidad del combustible no se puede predecir en ningún grado de certeza.

La industria aérea ha sido impactada por el precio y disponibilidad del combustible. El combustible es nuestro costo más alto, representando 31% del total de nuestros costos operativos en 2025; y la volatilidad prolongada en los precios del combustible o las interrupciones en el suministro de combustible podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, estados de resultados y posición financiera.

Fluctuaciones monetarias. El valor del dólar estadounidense ha estado sujeto a fluctuaciones significativas con respecto al peso mexicano en el pasado y puede estar sujeto a fluctuaciones significativas en el futuro. Si el peso mexicano se deprecia frente al valor del dólar estadounidense, nuestra demanda operativa se vería afectada negativamente.

Manejamos nuestro riesgo cambiario mediante una política que tiene como objetivo igualar, en la medida de lo posible, los ingresos y los pagos locales en cada divisa. Sin embargo, nos encontramos expuestos a las fluctuaciones de los tipos de cambio entre el dólar estadounidense y el peso mexicano.

Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, nuestra posición monetaria pasiva neta en peso mexicano y otras monedas denominadas en dólares estadounidenses fue de EUA $0.2 mil millones, EUA $0.4 mil millones y EUA $0.3 mil millones, respectivamente. En 2023, 2024 y 2025, como consecuencia de la apreciación o depreciación del dólar frente al peso, y de nuestra posición monetaria pasiva neta en pesos mexicanos y otras monedas, registramos (pérdidas) ganancias cambiarias de EUA $(34.1) millones, EUA $13.7 millones y EUA $ 13.1 millones, respectivamente.

Gastos de mantenimiento. Estamos obligados a llevar a cabo diferentes tareas de mantenimiento para nuestras aeronaves y motores, para mantener su aeronavegabilidad y cumplir con los contratos de arrendamiento, los cuales incluyen requerimientos significativamente importantes respecto a la mano de obra y materiales. Los requisitos de mantenimiento dependen de la edad, tipo, uso de la aeronave, así como de la red de rutas en la que opera (utilización). Los trabajos de mantenimiento de la flota requeridos pueden implicar revisiones de mantenimiento preventivos basadas en las recomendaciones del fabricante, por ejemplo, revisiones de componentes, revisiones a la estructura de la aeronave, pruebas periódicas de mantenimiento mayor a los sistemas de las aeronaves y revisiones a sus motores. Los costos de mantenimiento y reparación tanto para el mantenimiento rutinario como para el no rutinario se dividen en tres categorías generales:

- Mantenimiento rutinario de línea. Los requerimientos de mantenimiento rutinarios de la línea consisten en inspecciones programadas a nuestras aeronaves, incluyendo revisiones previas al vuelo, diarias y semanales, así como cualquier diagnóstico de reparaciones rutinarias, y cualquier mantenimiento no programado, según se requiera. Este tipo de mantenimiento normalmente son realizados por nuestros mecánicos capacitados y se llevan a cabo en los principales aeropuertos en los que actualmente prestamos nuestros servicios con el apoyo de empresas subcontratadas.

- Otras actividades de mantenimiento adicionales son subcontratadas con socios comerciales de mantenimiento certificados, organizaciones de reparación y revisión de aeronaves. El mantenimiento rutinario también incluye trabajos programados que normalmente pueden tomar de seis a 15 días y que se requieren cada 24 o 36 meses, tales como revisiones de 24 meses y revisiones denominadas “C checks”. Todos los costos de mantenimiento se registran en cuanto se incurren.

- Mantenimiento mayor. Las inspecciones de mantenimiento mayor de las aeronaves consisten en una serie de tareas complejas, incluidas las revisiones estructurales de fuselaje. El mantenimiento mayor se reconoce utilizando el método de diferimiento, a través del cual los costos de mantenimiento mayor, de reacondicionamiento y reparaciones mayores se capitalizan como mejoras a los equipos de vuelo arrendados y se amortizan durante el periodo más corto entre el próximo evento de mantenimiento mayor y la vigencia restante del contrato de arrendamiento.

  La fecha del próximo evento de mantenimiento mayor se estima bajo ciertos supuestos, que incluyen, entre otros, el tiempo de uso estimado del activo arrendado. La FAA y la AFAC autorizan los intervalos entre los trabajos de

mantenimiento y tiempos de remoción promedio siguiendo las recomendaciones del fabricante de las aeronaves y sus componentes de flota.

Estos supuestos podrían modificarse con base en los cambios en la utilización de las aeronaves, cambios en los reglamentos de las autoridades aeronáuticas y cambios en los intervalos entre los trabajos de mantenimiento recomendados por el fabricante. Además, estos supuestos pueden verse afectados por eventos no planeados que pudieran dañar el fuselaje, motor o componente principal de una aeronave de tal grado de que se requiriera un servicio de mantenimiento mayor antes del servicio de mantenimiento programado. En la medida en que se incremente el uso real en comparación con lo planeado, se reduce el tiempo estimado que transcurrirá antes del próximo evento de mantenimiento, lo que origina un gasto adicional durante un periodo más corto.

- Servicio a componentes. Contamos con un contrato de pago por hora vuelo para servicios a sus componentes, el cual garantiza la disponibilidad de los componentes de las aeronaves de nuestra flota cuando sean requeridos. El contrato también garantiza el acceso a componentes que cumplen con las condiciones de devolución establecidas en el contrato de arrendamiento de las aeronaves (periodo establecido), con un precio fijo al momento de la devolución de los equipos. El costo de mantenimiento relacionado con este contrato se registra mensualmente en los estados consolidados de resultados.

  Contamos con un contrato de horas vuelo para motores (acuerdo para reparaciones) que garantiza un costo por las visitas al taller de motores, brinda cobertura para los eventos misceláneos de motores, cubre el costo de eventos por daños provocados por objetos extraños, proporciona protección contra incrementos en precio del costo anual y otorga un crédito para ciertos materiales de desecho. El costo asociado a esta cobertura para eventos misceláneos de motores se reconoce mensualmente en los estados consolidados de resultados conforme se incurre.

Debido a la joven edad de nuestra flota, un promedio de 6.6 años al 31 de diciembre de 2025, los gastos de mantenimiento en 2023, 2024 y 2025 se mantuvieron relativamente bajos. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, capitalizamos eventos relevantes de mantenimiento como parte de mejoras al equipo de vuelo arrendado por un monto EUA $139.8 millones, EUA $129.4 millones y EUA $90.9 millones, respectivamente. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, la amortización de estos gastos diferidos de mantenimiento mayor fue de EUA $114.9 millones, EUA $150.6 millones y EUA $157.4 millones, respectivamente. La amortización de los gastos de mantenimiento diferidos se incluye en la depreciación y amortización y no como gastos de mantenimiento, según se describe en “Análisis de Otras Políticas Contables y Estimaciones”. En 2023, 2024 y 2025 los costos de mantenimiento resultaron en EUA $98.4 millones, EUA $100.4 millones y EUA $129.9 millones, respectivamente. A medida que pase el tiempo, esperamos que los gastos de mantenimiento incrementen en términos absolutos. El monto total de los costos de mantenimiento y la amortización de los gastos de mantenimiento mayor se encuentran sujetos a diversas variables futuras tales como la utilización diaria promedio por aeronave, el tamaño y la composición de la flota, así como la frecuencia de mantenimiento no planeado y sus costos reales. En consecuencia, no podemos cuantificar con certeza los gastos futuros de mantenimiento para un periodo significativo. Sin embargo, estimamos que, con base en nuestros eventos de mantenimiento programados, los gastos de mantenimiento actuales y los gastos de amortización relacionados con el mantenimiento serán de aproximadamente EUA $309 millones y EUA $190 millones, respectivamente, en el año 2026.

Obligaciones de depósitos de mantenimiento. Ciertos contratos de arrendamiento nos obligan a pagar depósitos de mantenimiento a los arrendadores de las aeronaves, con la finalidad de garantizar los trabajos de mantenimiento mayor. Estos depósitos se reconocen como depósitos en garantía en el estado consolidado de posición financiera. Ver “Análisis de Otras Políticas Contables y Estimaciones – Depósitos de mantenimiento”.

Período de refuerzo de nuevas rutas. Durante el año 2023 abrimos 58 nuevas rutas, 18 en 2024 y 35 más en 2025. A medida que continuamos creciendo, se espera que continuemos teniendo rezagos entre el momento en que las rutas nuevas inicien operación y llegan a su punto óptimo de ganancias.

Análisis de las Políticas Contables Críticas

El siguiente análisis de nuestra situación financiera y resultados de operación se basa en nuestros estados financieros consolidados, los cuales han sido preparados de conformidad con las NIIF. La preparación de los estados financieros consolidados requiere que hagamos estimaciones y juicios en relación con la cantidad de activos y obligaciones

reportadas, ingresos y gastos, y la divulgación de activos y obligaciones contingentes a la fecha de nuestros estados financieros consolidados. La Nota 2 a nuestros estados financieros consolidados incluidos en el presente Reporte Anual contiene un análisis detallado de nuestras políticas contables más significativas.

Las políticas contables críticas se definen como aquellas políticas que reflejan juicios o estimaciones sobre asuntos que son por naturaleza inciertos y materiales a nuestra situación financiera o resultados de operaciones.

Obligaciones de devolución.

Nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves y motores establecen condiciones de devolución específicas, las cuales se describen a continuación:

a) Realización de modificaciones al activo subyacente, para cumplir con las condiciones de retorno requeridas por los términos y condiciones estipuladas en cada contrato de arrendamiento, generalmente relacionados con la estandarización y pintura de las aeronaves, y que puede estimarse razonablemente al inicio del contrato de arrendamiento. Estos costos se reconocen inicialmente a su valor presente como parte de los activos por derecho de uso.

b) Los componentes de las aeronaves (fuselaje, APU y tren de aterrizaje) y motores (reparaciones y partes de vida limitada) deben ser devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, los cuales en ningún caso están relacionados a mantenimientos mayores programados, son obligaciones presentes estimadas y reconocidas proporcionalmente como una provisión durante el tiempo en el cual se vuelve probable que dichos costos sean incurridos y pueden ser medidos confiablemente. Estos costos de devolución son reconocidos como un componente de los gastos de renta variable y la provisión se remide y reconoce como parte de otros pasivos, durante el plazo remanente del arrendamiento. La Compañía estima la provisión relacionada con los componentes y motores de aeronaves utilizando ciertos supuestos que incluyen el uso proyectado de la aeronave y los costos esperados de las tareas de mantenimiento a desarrollar. Esta provisión se reconoce sobre el valor presente de los costos futuros que se espera incurrir para cumplir las condiciones de devolución.

Como resultado de los contratos de extensión de arrendamiento de aeronaves y motores registrados durante el año terminado el 31 de diciembre de 2025, la Compañía remidió los pasivos por devolución, que se presentaron como gastos variables de arrendamiento de aeronaves y motores en nuestros estados consolidados de resultados. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, registramos gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo de EUA $103.8 millones, EUA $135.2 millones y EUA $196.1 millones, respectivamente.

Otras Políticas Contables y Estimaciones

Otras políticas contables y estimaciones empleadas en la preparación de nuestros estados consolidados de situación financiera y estados consolidados de resultados se presentan a continuación:

Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores

Ciertos contratos de arrendamiento incluyen la obligación de pagar depósitos para mantenimiento a los arrendadores de las aeronaves, con la finalidad de garantizar los trabajos de mantenimiento mayor.

Estos contratos de arrendamiento establecen que los depósitos de mantenimiento son reembolsables al momento de completar el evento de mantenimiento, en una cantidad igual a la que resulte menor de: (i) los depósitos de mantenimiento retenidos por el arrendador asociados al evento especifico de mantenimiento, o (ii) los costos que califiquen relacionados con el evento de mantenimiento.

Substancialmente, todos los depósitos relacionados con el mantenimiento mayor se calculan en función del uso de las aeronaves y motores arrendados (horas de vuelos o los ciclos de operación). Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025 pagamos EUA $52.6 millones, EUA $16.8 millones y EUA $5.0 millones, respectivamente, por concepto de depósitos de mantenimiento, neto de reembolsos, a nuestros arrendadores.

Los depósitos de mantenimiento que se espera sean recuperados de los arrendadores, se presentan como depósitos en garantía en el estado consolidado de posición financiera.

De acuerdo con los términos de cada contrato de arrendamiento, se evalúa si se espera realizar mantenimiento mayor de las aeronaves y motores arrendados. En caso de que no se espere realizar el mantenimiento mayor por cuenta propia, el depósito se reconoce como un gasto de arrendamiento variable, debido a que representa una parte del uso de las aeronaves o motores arrendados, y se determina en función al tiempo o de los ciclos de vuelo. Por los años que terminaron al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025 registramos rentas suplementarias por un monto de EUA $83.5 millones, EUA $114.3 millones y EUA $179.0 millones, respectivamente.

Cuando se realizan modificaciones a los contratos de arrendamiento que dan lugar a una extensión del plazo del arrendamiento, los depósitos de mantenimiento previamente registrados como pagos variables de arrendamiento pueden reclasificarse en depósitos recuperables y se presentan como activos recuperables, a la fecha de la modificación.

Ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves no requieren la obligación de pagar depósitos de mantenimiento a los arrendadores por adelantado para garantizar actividades de mantenimiento mayor, por lo tanto, no se registran ni realizan pagos por depósitos de garantía con respecto a estas aeronaves.

Algunos de estos contratos de arrendamiento incluyen la obligación de realizar pagos adicionales de mantenimiento a los arrendadores al final del período de arrendamiento. Estos pagos adicionales de mantenimiento cubren eventos de mantenimiento que no se espera que se realicen antes de la terminación del arrendamiento; para dichos contratos, acumulamos un pasivo relacionado con el monto de los costos que se incurrirán al término del arrendamiento, ya que no se han realizado depósitos de mantenimiento.

Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, pagamos por anticipado depósitos de mantenimiento por un monto de EUA $417.1 millones, EUA $382.8 millones y EUA $314.8 millones, respectivamente, registrados en nuestros estados consolidados de posición financiera. Actualmente esperamos que, sujeto a las disposiciones de cada contrato de arrendamiento, estos anticipos de depósitos de mantenimiento probablemente se recuperen principalmente porque no existe un diferencial de tarifas entre los pagos de los depósitos de mantenimiento y el costo esperado del siguiente evento de mantenimiento relacionado que dichos depósitos sirven para garantizar.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2023, extendimos el plazo de arrendamiento de aeronaves y motores, mediante contratos de arrendamiento de nueve aeronaves y seis motores.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024, extendimos el plazo de arrendamiento de aeronaves y motores, mediante contratos de arrendamiento de 10 aeronaves y dos motores.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2025, extendimos el plazo de arrendamiento de aeronaves, mediante contratos de arrendamiento de seis aeronaves.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, incorporamos 13, 14 y 16 nuevas aeronaves netas a nuestra flota, respectivamente. Los contratos de arrendamiento de algunas de estas aeronaves no requieren la obligación de pagar depósitos de mantenimiento a los arrendadores por adelantado para garantizar las actividades de mantenimiento mayor, por lo que no registramos depósitos de garantía con respecto a estas aeronaves. Sin embargo, algunos de estos contratos prevén la obligación de realizar un pago adicional por de mantenimiento a los arrendadores al final del período del contrato. Este pago adicional cubre los eventos de mantenimiento que no se espera que se realicen antes de la terminación del contrato. Reconocemos este costo como renta suplementaria durante el plazo de arrendamiento de la aeronave relacionada, en los estados de resultados consolidados.

Mantenimiento de aeronaves y motores. Contabilizamos los gastos de mantenimiento mayor bajo el método contable de diferimiento, a través del cual los costos de mantenimiento mayor, de reacondicionamiento y reparaciones mayores, se capitalizan como mejoras a equipos de vuelo arrendados y se amortizan durante el periodo más corto entre el próximo evento de mantenimiento mayor y la vigencia restante del contrato de arrendamiento. La fecha del próximo evento de mantenimiento mayor se estima bajo ciertos supuestos, que incluyen, entre otros, el tiempo de uso estimado del activo arrendado. La FAA y la AFAC autorizan los intervalos entre los trabajos de mantenimiento y tiempos de remoción promedio siguiendo las recomendaciones del fabricante de las aeronaves y sus componentes de flota.

Estos supuestos pueden cambiar con base en cambios en la utilización de la aeronave, cambios en regulaciones gubernamentales y cambios en los intervalos recomendados de mantenimiento. Adicionalmente, estos supuestos pueden verse afectados por eventos no planeados que podrían dañar el fuselaje, el motor u otro componente importante a un nivel que requeriría un evento de mantenimiento mayor con antelación a un evento de mantenimiento planeado. En la medida en que la utilización planeada incrementa, la vida útil estimada se reduciría antes del próximo evento de mantenimiento, resultando en un gasto adicional de amortización sobre un periodo de tiempo más corto.

En 2023, 2024 y 2025, capitalizamos costos de eventos de mantenimiento mayor por un monto de EUA $139.8 millones, EUA $129.4 millones y EUA $90.9 millones, respectivamente, y reconocimos gastos de amortización por un monto de EUA $114.9millones, EUA $150.6 millones y EUA $157.4 millones, respectivamente. La amortización de los gastos de mantenimiento está incluida en los gastos de depreciación y amortización en nuestro estado consolidado de resultados.

En agosto de 2012, celebramos un contrato de soporte global con LHT el cual fue modificado en diciembre de 2016 y que vence en diciembre 2031, que incluye: acuerdo de servicio a componentes de aeronaves (pago por hora) y garantiza la disponibilidad de componentes para nuestras aeronaves cuando los mismos sean requeridos.

En diciembre de 2017, celebramos una actualización al contrato de soporte global por 66 meses, con entrada en vigor el 1 de julio de 2018. Este acuerdo incluye términos y condiciones similares al contrato original.

Como parte de este contrato de soporte global, recibimos notas de crédito de EUA $5.0 millones en 2022 y de EUA $1.5 millones en 2017, las cuales se amortizan mediante el método de línea recta de manera prospectiva durante la vigencia del contrato. Durante 2023, 2024 y 2025, amortizamos un beneficio correspondiente a las notas de crédito antes mencionadas por un monto de EUA $0.5 millones, EUA $0.5 millones y EUA $0.5 millones, respectivamente, que fueron reconocidos como contrapartidas de los gastos de mantenimiento resultando en una reducción de costos de mantenimiento en el estado consolidado de resultados.

Valor Razonable: El valor razonable de nuestros activos financieros y pasivos financieros registrados en nuestros estados financieros consolidados de posición financiera, no puede determinarse en mercados activos, su valor razonable se determina utilizando técnicas de valuación que incluyen el modelo de flujos de efectivo descontados. Cuando es posible, los datos de esos modelos se toman de mercados observables, pero cuando esto no es factible, la administración debe aplicar juicio para establecer los valores razonables. Los juicios incluyen las consideraciones de datos, tales como riesgos de liquidez, riesgo de crédito y volatilidad esperada. Los cambios en los supuestos relativos a estos factores podrían afectar el valor razonable reportado de los instrumentos financieros.

Ganancias y pérdidas en operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso. Celebramos acuerdos de venta y arrendamiento en vía de regreso, mediante los cuales ciertas aeronaves y motores son vendidos al arrendador en el momento de la entrega.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, vendimos y arrendamos en vía de regreso aeronaves a terceros, generando una ganancia de EUA $8.3 millones, EUA $32.2 millones y EUA $29.3 millones, respectivamente, la cual fue registrada en el rubro de otros ingresos de operación en el estado consolidado de resultados.

Pagos basados en acción

Plan de incentivos a largo plazo

- Plan de compra de acciones (liquidable en capital)

Ciertos ejecutivos clave reciben beneficios adicionales a través de planes de compra de acciones denominadas en unidades de acciones restringidas (por sus siglas en inglés Restricted Stock Units “RSUs”), los cuales han sido clasificados como transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones). El costo del plan de compra de acciones se valúa a la fecha en que se otorgó la concesión tomando en consideración los términos y condiciones en que las opciones fueron otorgadas. El costo de la compensación liquidable en capital es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido.

- Plan DASA (liquidable en efectivo)

Otorgamos DASAs a ciertos ejecutivos clave, los cuales les dan el derecho de pagos en efectivo después de un periodo de servicios.

El monto del pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de nuestras acciones generado en el período que va desde la fecha en que se otorgan los derechos y la fecha en la que se ejercen. El pasivo por DASAs se valúa inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación al valor razonable, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados. El costo de la compensación es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido.

El costo del plan de DASA es medido inicialmente a su valor razonable a la fecha de otorgamiento. Este valor razonable se registra como gasto, con su correspondiente registro en pasivo. De forma similar a los beneficios liquidados en capital descritos anteriormente, la valuación de los beneficios liquidables en efectivo también requiere utilizar supuestos similares, según proceda.

Plan de incentivos para los Miembros del Consejo de Administración (*Board of Directors Incentive Plan* ("BoDIP") por sus siglas en inglés)

Ciertos miembros de nuestro Consejo de Administración reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual ha sido clasificado como un plan basado en acciones, y por lo tanto contabilizado bajo la NIIF 2 "*Pagos basados en acciones*".

En abril de 2018, nuestro Consejo de Administración autorizó el Plan de Incentivos para Miembros del Consejo de Administración, para el beneficio de ciertos miembros de nuestro Consejo de Administración.

El BoDIP otorga la opción para adquirir acciones o CPOs durante un periodo de cinco años, el cual fue determinado en la fecha de otorgamiento. Este plan no exige condiciones de servicio o de desempeño para los Miembros del Consejo de Administración para ejercer la opción de adquirir acciones y, por lo tanto, tienen el derecho de requerir la entrega de dichas acciones cuando las paguen. Durante los años terminados en 2023 y 2025, ciertos miembros del Consejo ejercieron sus opciones de compra. Durante el año terminado en 2024 los miembros del Consejo no ejercieron estas opciones de compra. De acuerdo con los términos del plan, Volaris está autorizada a recibir los fondos de la venta de dichas acciones. El número de acciones anuladas durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025 fueron de 586,263, 807,255 y 1,898,603, respectivamente.

Para tales propósitos, el 29 de agosto de 2018, el Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB/3081 fue estructurado por Volaris como fideicomitente y CIBanco, S.A., Institución de Banco Múltiple (ahora, Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva) como fiduciario. El número de acciones mantenidas al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, disponibles para ser ejercidas es de 4,781,769, 3,388,251 y 1,138,384, respectivamente, y están incluidas como acciones de tesorería.

En abril de 2023, nuestra Asamblea General Anual de Accionistas modificó los términos del BoDIP de manera que a partir de 2023 ciertos miembros del Consejo de Administración reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual ha sido clasificado como transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones). El número de acciones en poder del fideicomisario al 31 de diciembre de 2024 y 2025 era de US$588,205 y 1,030,094, respectivamente (y se incluyen como acciones propias). El costo total aprobado en 2024 y 2025 fue de 0.7 millones de dólares estadounidenses (0.5 millones de dólares estadounidenses netos de impuestos retenidos) y 0.6 millones de dólares estadounidenses (0.4 millones de dólares estadounidenses netos de impuestos retenidos), respectivamente.

Detalles adicionales de estos planes se pueden consultar en la Nota 18 de los Estados Financieros Consolidados, incluidos en este documento. Ver en el índice 432000-N Anexos.

Instrumentos financieros derivados y tratamiento contable de las coberturas

Mitigamos ciertos riesgos financieros, relacionados con la volatilidad en los precios del combustible para las aeronaves, cambios adversos en las tasas de interés y fluctuaciones en los tipos de cambio, de un programa controlado de administración de riesgos que incluye la utilización de instrumentos financieros derivados.

Los instrumentos financieros derivados son reconocidos en nuestro estado consolidado de posición financiera a su valor razonable. La porción efectiva de una cobertura de flujo de efectivo ya sea ganancia o pérdida no realizada, se reconoce en "otras partidas de utilidad (pérdidas) integral acumuladas", mientras que la porción no efectiva se aplica directamente a los resultados del ejercicio. La ganancia o pérdida de instrumentos financieros derivados que califique como instrumentos de cobertura se registra en el mismo rubro del estado consolidado de resultados que la ganancia o pérdida del activo subyacente. Los instrumentos financieros derivados que no son registrados como, o no califican como, instrumentos de cobertura son registrados a valor razonable y los cambios en dicho valor razonable se registran en los resultados del ejercicio. Los instrumentos financieros derivados vigentes pueden requerir garantía sobre la porción de la pérdida no liquidada antes de su vencimiento. El importe de la garantía entregada registrado como parte de los "Depósitos de garantía" es revisado y ajustado diariamente con base en el valor razonable de la posición del instrumento derivado. Al 31 de diciembre de 2025, no teníamos ningún colateral registrado como depósito en garantía asociado con las coberturas de combustible.

(i) *Riesgo en el precio del combustible de las aeronaves.* Contabilizamos los instrumentos financieros derivados a valor razonable y los registramos en el estado consolidado de posición financiera como un activo o un pasivo. El costo de combustible para aeronaves consumido en 2023, 2024 y 2025 representó el 38%, el 33% y 31% de nuestros gastos operativos, respectivamente.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2023, no contratamos instrumentos financieros derivados para cubrir su consumo de combustible (*jet fuel*).

Durante el período de seis meses terminados al 31 de diciembre de 2024, contratamos opciones asiáticas de US Gulf Coast Jet Fuel 54, designadas para cubrir 14,356 miles de galones, lo que representa una porción del consumo de combustible proyectado para el primer trimestre de 2025.

-

Al 31 de diciembre de 2025, contratamos opciones asiáticas de US Gulf Coast Jet Fuel 54, designadas para cubrir 2,986 miles de galones, lo que representa una porción del consumo de combustible durante el segundo trimestre de 2026.

Nuestro costo de combustible está principalmente referenciado a Core Jet Kero 54 USGC y Core Jet Kero Los Angeles CA, que son los crudos utilizados para determinar el costo del combustible suministrado por nuestros proveedores.

Aplicamos la NIIF 9, que abarca aspectos relacionados con la clasificación y medición de activos y pasivos financieros, así como el tratamiento contable de cobertura de riesgos. El párrafo 6.2.4 (a) de la NIIF 9 nos permite separar el valor intrínseco y el valor temporal de un contrato de opción, y designar como instrumento de cobertura solo el cambio en el valor intrínseco del contrato. Además, como se requiere en el párrafo 6.5.15, dado que el valor externo (valor temporal) de los contratos de los derivados de compra de Jet fuel está relacionado con un "elemento cubierto relacionado con una transacción", es necesario separarlo y contabilizarlo como un "costo de cobertura" en otros resultados integrales (ORI), y acumularlo como un componente separado del patrimonio de los accionistas hasta que el elemento cubierto relacionado afecte el resultado del ejercicio.

Dado que el consumo mensual previsto de combustible de aviación se considera una partida cubierta de tipo "relacionado con una transacción", entonces el valor temporal incluido como cambios devengados en el valor externo en capital se considera un "costo de cobertura" según la NIIF 9. La partida cubierta (Jet Fuel) de las opciones contratadas representa un activo no financiero (*commodity* de energía), el cual no forma parte de nuestro inventario y es directamente consumido por nuestras aeronaves en diferentes terminales aeroportuarias. Por lo tanto, aunque se trata de un activo no financiero, su reconocimiento inicial no genera un ajuste contable en nuestros inventarios. En su lugar, se contabiliza inicialmente en el ORI y se realiza un ajuste de reclasificación desde el ORI hacia el resultado del ejercicio, el cual se reconoce en el mismo período o períodos durante los cuales se espera que el elemento cubierto se asignará al resultado del ejercicio (de acuerdo con la NIIF 9.6.5.15, B6.5.29 (a), B6.5.34 (a) y B6.5.39). A partir de enero de 2015, comenzamos a

reclasificar estas cantidades (previamente reconocidas como un componente del patrimonio) en el estado de resultados en el mismo período en que se espera que el volumen de combustible de aviación consumido afecte al rubro de compras de combustible de aviación en el mismo estado de resultados.

Al 31 de diciembre de 2025, el valor razonable de las opciones de compra asiática de US Gulf Coast Jet Fuel fue de EUA $185 mil. El valor de la cobertura derivado de los cambios en el valor extrínseco de la posición cubierta de combustible para aeronaves dada la posición fuera del dinero al 31 de diciembre de 2025 reconocida en otras partidas de utilidad integral fue de EUA $280 mil.

El costo de la cobertura se recicla al costo del combustible durante el cuarto trimestre 2025 y el segundo trimestre de 2026 ya que estas opciones vencen mensualmente y el combustible para aeronaves se consume.

(ii) *Riesgo cambiario.* El riesgo cambiario es el riesgo que consiste en que el valor real de los flujos de efectivo en el futuro pueda fluctuar debido a los cambios en las tasas de cambio. Nuestra exposición al riesgo cambiario se relaciona principalmente con nuestras actividades de operación (cuando los ingresos o gastos se encuentran denominados en una moneda diferente al dólar estadounidense). La exposición al riesgo cambiario se relaciona con las cantidades a ser pagadas, ya sean gastos y/o pagos, que se encuentran denominadas o vinculadas al peso mexicano. Para mitigar este riesgo, podemos utilizar instrumentos financieros derivados de tipo de cambio.

Durante el año de terminado el 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, la Compañía no contrató instrumentos financieros derivados.

Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, nuestra exposición cambiaria fue una posición pasiva neta de EUA $0.2 mil millones, EUA $0.4 mil millones y EUA $0.3 mil millones, respectivamente, denominada principalmente en pesos mexicanos.

Instrumentos financieros derivados y tratamiento contable de las coberturas.

Nosotros mitigamos ciertos riesgos financieros, relacionados con la volatilidad en los precios del combustible para las aeronaves, cambios adversos en las tasas de interés y fluctuaciones en los tipos de cambio, a través de un programa controlado de administración de riesgos que incluye la utilización de instrumentos financieros derivados.

De acuerdo con la NIIF 9, los instrumentos financieros derivados son reconocidos en el estado consolidado de situación financiera a valor razonable. Al inicio de la relación de cobertura, designamos y documentamos formalmente la relación de cobertura en la cual desea aplicar contabilidad de coberturas, así como el objetivo de la gestión del riesgo y la estrategia de la cobertura. La documentación de los registros de cobertura incluye la estrategia y objetivo de la cobertura, la identificación del instrumento de cobertura, la partida o transacción cubierta, la naturaleza de los riesgos cubiertos y la forma en que la entidad evaluará la efectividad de los cambios en el valor razonable del instrumento para compensar la exposición a los cambios en valores o los flujos de efectivo asociados al riesgo o riesgos cubiertos.

Sólo si se espera que tales coberturas sean efectivas para lograr la compensación de cambios en el valor razonable o los flujos de efectivo de los elementos de cobertura y se evalúan de forma continua para determinar que han sido efectivas a lo largo de los períodos de información financiera para los que fueron designadas, se puede utilizar el tratamiento de contabilidad de cobertura.

Bajo el modelo contable de Coberturas de Flujo de Efectivo (CFE) la porción efectiva de los cambios en el valor razonable del instrumento de cobertura se reconoce en el ORI, mientras que la porción inefectiva se reconoce en los resultados del año actual en el estado consolidado de resultados. La reserva de cobertura de flujo de efectivo se ajusta al menor de la ganancia o pérdida acumulada en el instrumento de cobertura y el cambio acumulado en el valor razonable de la partida cubierta. Los montos reconocidos en ORI se transfieren a resultados en el periodo en el que la transacción cubierta afecta los resultados.

La ganancia o pérdida realizada de los instrumentos financieros derivados que califican como CFE se registran en el mismo rubro de la partida cubierta en el estado consolidado resultados.

Véase en sección: “Fluctuaciones en la moneda o la devaluación y depreciación del dólar estadounidense podrían afectar adversamente nuestras operaciones, el Reporte Anual, la situación financiera o los resultados de las operaciones”.

(iii) *El riesgo de tasa de interés*. Es el riesgo en que el valor razonable de los flujos futuros de efectivo fluctúe como resultado de cambios en las tasas de interés de mercado. La exposición al riesgo de variaciones en las tasas de interés de mercado se relaciona principalmente con las obligaciones de deuda a largo plazo y arrendamientos operativos de equipo de vuelo con tasas de interés variables. Al 31 de diciembre de 2023 teníamos contratos de cobertura de tasa de interés con un monto nocional de Ps.3.16 mil millones (EUA $187.4 millones, con base al tipo de cambio de Ps.16.89 por EUA $1 al 31 de diciembre de 2023) y un valor razonable de EUA $1.7 millones. Al 31 de diciembre de 2024 teníamos contratos de cobertura de tasa de interés con un monto nocional de Ps.2.42 mil millones (EUA $119.2 millones, con base al tipo de cambio de Ps.20.27 por EUA $1 al 31 de diciembre de 2024) y un valor razonable de EUA $0.3 millones. Al 31 de diciembre de 2025 teníamos contratos de cobertura de tasa de interés con un monto nocional de Ps.1.9 mil millones (EUA $106.6 millones, con base al tipo de cambio de Ps.17.97 por EUA $1 al 31 de diciembre de 2025) y un valor razonable de EUA $4 mil. Estos instrumentos se presentan como parte de los activos financieros en el estado consolidado de situación financiera

La siguiente tabla señala los pagos a ser realizados conforme a nuestros pasivos financieros:

	Dentro de un año	Uno a cinco años	Cinco o más años	Total
Préstamos que devengan intereses:				
Anticipos para la compra de aeronaves	EUA $176,949	EUA $ 23,569	EUA $ -	EUA $200,518
Certificados Bursátiles Fiduciarios respaldados por Activos	33,627	73,052	-	106,679
Otros contratos de financiamiento	48,773	285,239	61,602	395,614
Total	EUA $ 259,349	EUA $ 381,860	EUA $ 61,602	EUA $702,811

Impuesto diferido. Los impuestos diferidos se registran sobre la base de las diferencias entre la base de los estados financieros consolidados y la base fiscal de los activos y pasivos y de pérdidas fiscales disponibles y créditos fiscales por amortizar de ejercicios anteriores. En la evaluación de nuestra habilidad para reconocer los impuestos diferidos sobre activos, nuestra administración considera la probabilidad de que una parte o la totalidad de los impuestos diferidos sobre activos sean reconocidos. En la evaluación de nuestra capacidad para la utilización de impuestos sobre activos diferidos, nuestra administración considera toda la evidencia, tanto la positiva como la negativa en la determinación de los futuros ingresos que sean sujetos a impuestos con base en la jurisdicción. Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, tuvimos pérdidas fiscales de ejercicios anteriores por las cantidades de EUA $131.2 millones, EUA $0.8 millones y EUA $3.2 millones, respectivamente. Estas pérdidas se relacionan con nuestras operaciones y las operaciones de nuestras subsidiarias sobre una base independiente, las cuales conforme a la Ley del Impuesto sobre la Renta pueden ser compensadas contra la utilidad fiscal generada en los siguientes años en cada país y no pueden ser utilizadas para compensar la utilidad fiscal en otros lugares en nuestro grupo consolidado. Durante los años terminados al 31 de diciembre 2023, 2024 y 2025, utilizamos pérdidas fiscales por amortizar de EUA $15.5 millones, EUA $107.9 millones y EUA $2.5 millones, respectivamente.

Impuestos de Centroamérica (Guatemala, Costa Rica y El Salvador)

De conformidad con la Ley del Impuesto sobre la Renta de Guatemala (LISRG), bajo el régimen de beneficios de actividades comerciales, las pérdidas fiscales no se pueden compensar contra las utilidades fiscales futuras. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, generamos una utilidad fiscal de EUA $623 mil, EUA $966 mil y EUA $211 mil, respectivamente.

De acuerdo con la Ley de Impuesto Sobre la Renta de Costa Rica (LISRCR), bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas fiscales pueden compensar los ingresos gravables en un plazo de tres años. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025 nuestra subsidiaria en Costa Rica generó una (pérdida) utilidad fiscal de EUA $(9.5) millones, EUA $0.6 millones y EUA $(3.4) millones, respectivamente. Por las pérdidas fiscales no se ha reconocido ningún activo por impuestos diferidos.

De acuerdo con la Ley del Impuesto sobre la Renta de El Salvador (LISRES), bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas operativas netas no pueden compensar los ingresos gravables en años anteriores o futuros. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, nuestra subsidiaria en El Salvador generó una utilidad fiscal de EUA $3.2 millones, EUA $35.8 millones y EUA $1.3 millones, respectivamente.

Deterioro de activos de larga duración. El valor en libros del equipo de vuelo, mobiliario y equipo y activos por derecho de uso se revisa para determinar si existen indicios de deterioro cuando eventos o cambios en las circunstancias indican que el valor en libros puede no ser recuperable.

Hemos identificado una Unidad Generadora de Efectivo (UGE), la cual considera los activos de larga duración y la flota completa, incluyendo el activo por derecho de uso y el equipo de vuelo. Evaluamos en cada fecha de reporte, si existe alguna evidencia objetiva de que los activos de larga duración y la flota completa, incluyendo el activo por derecho de uso y el equipo de vuelo, estén deteriorados en la UGE. Registramos cargos por deterioro en operaciones cuando eventos y cambios en las circunstancias indican que los activos pudieran estar deteriorados, o cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su monto recuperable, que es el mayor entre (i) su valor razonable menos el costo de venta y (ii) su valor de uso.

El cálculo del valor de uso se basa en el modelo de flujos de efectivo descontados, utilizando nuestras proyecciones sobre los resultados de operación para el futuro cercano, que generalmente no son mayores a cinco años. El monto recuperable de los activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la elaboración de proyecciones y la tasa de descuento utilizada en el cálculo.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2025, realizamos un análisis de deterioro de su única Unidad Generadora de Efectivo (UGE), que comprende los activos de larga duración y toda la flota de aeronaves, incluidos los activos por derecho de uso y equipos de vuelo. El monto recuperable de la UGE se determinó utilizando un modelo de flujo de efectivo descontado basado en proyecciones que cubren un período de cinco años. La determinación del monto recuperable consideró una tasa de descuento después de impuestos de 10.25% (antes de impuestos del 14.29%) y una tasa de crecimiento a largo plazo de 2.17%. Se concluyó que el valor en libros de la UGE no superó su monto recuperable, con base en las metodologías y supuestos aplicados, por lo cual no se registraron cargos por deterioro.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2025 y 2024, evaluamos mediante un análisis para identificar indicios de deterioro en sus activos de larga duración y activos por derecho de uso y de acuerdo con el resultado, concluimos que no había indicios de deterioro.

Estimación para pérdidas crediticias. La reserva para pérdidas crediticias esperadas se calcula utilizando el método de la pérdida crediticia esperada a lo largo de la vida de la cuenta por cobrar, basándose en pruebas objetivas de que no seremos capaces de cobrar todas las cantidades adeudadas conforme a los términos originales de las cuentas por cobrar. Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, la estimación para pérdidas crediticias fue de EUA $1.3 millones, EUA $0.8 millones y EUA 0.9 millones, respectivamente.

Resultados de la operación:

Resultados de Operaciones

Ingresos operativos

2024 comparado con 2025

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2024	2025	Variación	
Ingresos operativos	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Ingreso pasajero:				
Ingreso por tarifa	1,517,106	1,301,750	(215,356)	(14.2) %
Otros ingresos de pasajeros	1,492,593	1,580,665	88,072	5.9 %
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:				
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	111,551	134,483	22,932	20.6 %
Carga	20,626	20,618	(8)	0.0 %
Total ingresos operativos	3,141,876	3,037,516	(104,360)	(3.3) %
Información operativa				
Capacidad (en miles de ASMs)	33,989,693	36,118,110	2,128,417	6.3 %
Factor de ocupación reservado	87%	84%		(2.5) pp
Pasajeros reservados (en miles)	29,473	30,995	1,522	5.2 %
Ingreso promedio por pasajero reservado	51	42	(9)	(18.4) %
Ingresos promedio derivados de otros pasajeros reservados	51	51	-	0.7 %
Promedio total de otros ingresos por pasajero reservado	55	56	1	1.6 %
Ingresos de pasajeros por milla (RPMs) (miles)	29,504,673	30,453,201	948,528	3.2 %

Ingreso por tarifa. La disminución del 14.2% en los ingresos por tarifa en 2025, se debió principalmente una disminución del 18.4% en los ingresos promedio por pasajero reservado, parcialmente compensado por un incremento del 5.2% en los pasajeros reservados. Adicionalmente durante 2025, la capacidad de ASM incremento en respuesta a la demanda de pasajeros en nuestro mercado.

Otro ingreso de pasajeros. El incremento del 5.9% en otros ingresos por pasajeros en 2025 se debió principalmente a un mayor volumen de pasajeros que optaron por comprar servicios adicionales en comparación con 2024. Durante 2025, implementamos nuevas iniciativas para aumentar los ingresos adicionales.

Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros. El incremento del 20.6% en otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros en 2025 se debió principalmente a mayores ingresos, sobre todo procedentes de las comisiones de nuestra tarjeta de crédito, en comparación con 2024.

2023 comparado con 2024

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2023	2024	Variación	
Ingresos operativos	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Ingreso pasajero:				
Ingreso por tarifa	1,650,287	1,517,106	(133,181)	(8.1) %
Otros ingresos de pasajeros	1,473,237	1,492,593	19,356	1.3 %
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:				
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	115,424	111,551	(3,873)	(3.4) %
Carga	20,025	20,626	601	3.0 %
Total ingresos operativos	3,258,973	3,141,876	(117,097)	(3.6) %
Información operativa				
Capacidad (en miles de ASMs)	38,890,127	33,989,693	(4,900,434)	(12.6) %
% Factor de ocupación reservado	86%	87%		0.8 pp
Pasajeros reservados (en miles)	33,497	29,473	(4,024)	(12.0) %
Tarifa promedio por pasajero reservado	49	51	2	4.1 %
Ingresos promedio derivados de otros pasajeros reservados	44	51	7	15.9 %
Promedio total de otros ingresos por pasajero reservado	48	55	7	14.6 %
Ingresos de pasajeros por milla (RPMs) (miles)	33,448,937	29,504,673	(3,944,264)	(11.8) %

Ingreso por tarifa. La disminución del 8.1% en los ingresos por tarifa en 2024, se debió principalmente a una disminución del 12.0% en los pasajeros reservados, parcialmente compensado por un aumento del 4.1% en los ingresos por tarifa promedio por pasajero reservado. Adicionalmente durante 2024, la capacidad de ASM disminuyo en respuesta a la demanda de pasajeros en nuestros mercados.

Otro ingreso de pasajeros. El incremento del 1.3% en otros ingresos por pasajeros en 2024 se debió principalmente a un mayor volumen de pasajeros que optaron por comprar servicios adicionales en comparación con 2023. Durante 2024, implementamos nuevas iniciativas para aumentar las ventas en servicios adicionales.

Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros. La disminución del 3.4% en otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros en 2024 se debió principalmente a la disminución en otros servicios, incluyendo la publicidad de espacios a terceros, ingresos por seguros de viaje, paquetes vacacionales, y otros, respecto al 2023.

Carga. El incremento de 3.0% en los ingresos de carga en 2024 se debió principalmente a un mayor volumen de operaciones de carga en comparación con 2023.

Gastos de operación, neto

2024 comparado con 2025

c

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2024	2025	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Otros ingresos operativos	(206,444)	(222,256)	(15,812)	7.7%
Gastos de combustible	893,987	885,520	(8,467)	(0.9)%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	492,507	544,298	51,791	10.5%
Salarios y beneficios	411,253	451,096	39,843	9.7%
Depreciación de activos por derecho de uso	409,935	448,570	38,635	9.4%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	135,155	196,082	60,927	45.1%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	169,472	144,208	(25,264)	(14.9)%
Gastos de mantenimiento	100,426	129,930	29,504	29.4%
Otros gastos operativos	139,248	116,901	(22,347)	(16.0)%
Depreciación y amortización	183,115	208,176	25,061	13.7%
Total gastos operativos, netos	2,728,654	2,902,525	173,871	6.4%

Los gastos operativos, netos, incrementaron 6.4% en 2025 principalmente atribuido a la disminución de nuestras operaciones y otros factores que se describen a continuación.

Otros ingresos operativos. El incremento de EUA $15.8 millones, o 7.7%, en otros ingresos operativos 2025 se debió principalmente a la compensación recibida del fabricante de motores relacionada con las inspecciones preventivas aceleradas de motores GTF.

Gastos de combustible. La disminución del 0.9% en el gasto de combustible de 2025 se atribuyó principalmente a un decremento de 6.0% en el costo promedio de combustible por galón, parcialmente compensado por el incremento del 5.3% en el consumo del combustible en comparación con 2024.

Gastos de navegación, aterrizaje y despegue. El incremento del 10.5% en los gastos de aterrizaje, despegue y navegación en 2024 se debió principalmente a un incremento del 9.0% en el total de despegues y un incremento del 5.2% en el volumen de pasajeros en comparación con 2024.

Salarios y Beneficios. El incremento de 9.7% en salarios y beneficios en 2025 se debió principalmente al aumento salarial anual (incluidos los efectos del tipo de cambio), al incremento del 2.9% en el número de empleados y a la remuneración variable de nuestra plantilla, resultado de una mayor actividad operativa en comparación con 2024.

Depreciación de activos por derecho de uso. El aumento de 9.4% en la depreciación de los activos por derecho de uso en 2025 se atribuyó principalmente a la ampliación de nuestra flota, incluida la incorporación de 16 nuevas aeronaves.

Gastos de venta, mercadotecnia y distribución. La disminución del 14.9% en gastos de ventas, mercadotecnia y distribución en 2025 fue principalmente atribuible a una mayor eficiencia en las actividades de mercadotecnia y distribución, así como, a menores niveles de ingresos.

Otros gastos operativos. La disminución del 16.0% en otros gastos operativos en 2025 se debió principalmente a la disminución en los gastos de administración y relacionados con tecnología.

Gastos de arrendamiento variables de equipo de vuelo. El aumento del 45.1% en los gastos variables de aeronaves y motores en 2025 se debió principalmente a las provisiones de costos de devolución de los activos registradas durante el año. Adicionalmente, en 2024, reconocimos mayores beneficios por la remedición de aeronaves relacionada con las extensiones de los arrendamientos.

Gastos de mantenimiento. El aumento de 29.4% en los gastos de mantenimiento en 2025 se debió al incremento de nuestras actividades de mantenimiento como consecuencia de la antigüedad de nuestra flota.

Depreciación y amortización. El aumento de 13.7% en depreciación y amortización en 2025 se debió principalmente a la amortización de los eventos de mantenimiento mayores asociados con la antigüedad de nuestra flota contabilizado bajo el método de diferimiento. El costo de estos eventos de mantenimiento mayor se registra bajo el método de diferimiento. En 2024 y 2025, registramos la amortización de mejoras a bienes arrendados de mantenimiento mayor por un total de EUA $150.6 millones y EUA $157.4 millones, respectivamente.

2023 comparado con 2024

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2023	2024	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Otros ingresos operativos	(54,710)	(206,444)	(151,734)	277.3%
Gastos de combustible	1,165,078	893,987	(271,091)	(23.3)%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	503,366	492,507	(10,859)	(2.2)%
Salarios y beneficios	386,723	411,253	24,530	6.3%
Depreciación de activos por derecho de uso	362,015	409,935	47,920	13.2%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	167,341	169,472	2,131	1.3%
Otros gastos operativos	169,864	139,248	(30,616)	(18.0)%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	103,845	135,155	31,310	30.2%
Gastos de mantenimiento	98,445	100,426	1,981	2.0%
Depreciación y amortización	134,296	183,115	48,819	36.4%
Total gastos operativos, netos	3,036,263	2,728,654	(307,609)	(10.1)%

Los gastos operativos, netos, disminuyeron 10.1% en 2024 principalmente atribuido a la disminución de nuestras operaciones y otros factores que se describen a continuación.

Otros ingresos operativos. El aumento de EUA $151.7 millones, o 277.3%, en otros ingresos operativos 2024 se debió principalmente a un mayor número de transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso y a la compensación recibida del fabricante de motores, relacionadas con las inspecciones preventivas aceleradas de motores.

Gastos de combustible. La disminución del 23.3% en el gasto de combustible de 2024 se atribuyó principalmente a un decremento de 11.6% en el costo promedio de combustible por galón y a la disminución del 13.3% en el consumo del combustible en comparación con 2023.

Gastos de navegación, aterrizaje y despegue. La disminución del 2.2% en los gastos de aterrizaje, despegue y navegación en 2024 se debió principalmente a un decremento del 14.0% en el total de despegues y una disminución del 12.0% en el volumen de pasajeros en comparación con 2023.

Salarios y Beneficios. El incremento de 6.3% en salarios y beneficios en 2024 se debió principalmente al aumento salarial anual y a la provisión sobre la participación de los trabajadores en las utilidades.

Depreciación de activos por derecho de uso. El aumento de 13.2% en la depreciación de los activos por derecho de uso en 2024 se atribuyó principalmente a la ampliación de nuestra flota, incluida la incorporación de 14 nuevas aeronaves.

Gastos de ventas, mercadotecnia y distribución. El aumento del 1.3% en los gastos de ventas, mercadotecnia y distribución durante 2024 se debió principalmente por mayores gastos de mercadotecnia, destinados a promover nuestras rutas y aumentar nuestros ingresos.

Otros gastos operativos. La disminución del 18.0% en otros gastos operativos en 2024 se atribuyó principalmente a una disminución en los gastos de administración de soporte operativo.

Gastos de arrendamiento variables de equipo de vuelo. El aumento del 30.2% en los gastos variables de aeronaves y motores en 2024 se atribuyó principalmente a las provisiones de costos de devolución registradas durante el año. Adicionalmente, en 2023, reconocimos beneficios por la remedición en los acuerdos de las extensiones de los arrendamientos.

Gastos de mantenimiento. El aumento de 2.0% en los gastos de mantenimiento en 2024 se atribuyó principalmente por las actividades de mantenimiento rutinario, atribuibles a un mayor tamaño promedio de la flota durante el año.

Depreciación y amortización. El aumento de 36.4% en depreciación y amortización en 2024 se atribuyó principalmente a una mayor amortización de los eventos de mantenimiento mayores asociados con la antigüedad de nuestra flota. El costo de estos eventos de mantenimiento mayor se registra bajo el método de diferimiento. En 2023 y 2024, registramos la amortización de mejoras a bienes arrendados de mantenimiento mayor por un total de EUA $114.9 millones y EUA $150.6 millones, respectivamente.

Resultados operativos

2024 comparado con 2025

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2024	2025	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Resultados operativos				
Total ingresos operativos	3,141,876	3,037,516	(104,360)	(3.3)%
Total gastos operativos, neto	2,728,654	2,902,525	173,871	6.4%
Utilidad de operación	413,222	134,991	(278,231)	(67.3)%

Utilidad de operación. Como resultado de los factores descritos anteriormente, nuestra utilidad de operación disminuyó de EUA $413.2 millones en 2024 a EUA $135.0 millones en 2025.

2023 comparado con 2024

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2023	2024	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Resultados operativos				
Total ingresos operativos	3,258,973	3,141,876	(117,097)	(3.6)%
Total gastos operativos, neto	3,036,263	2,728,654	(307,609)	(10.1)%
Utilidad de operación	222,710	413,222	190,512	85.5%

Utilidad de operación. Como resultado de los factores descritos anteriormente, nuestra utilidad de operación incrementó de EUA $222.7 millones en 2023 a EUA $413.2 millones en 2024.

Resultados financieros

2024 comparado con 2025

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2024	2025	Variación	
Resultados financieros	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Ingresos financieros	49,444	47,841	(1,603)	(3.2)%
Costos financieros	(293,639)	(314,139)	(20,500)	7.0%
Ganancia cambiaria, neta	13,662	13,059	(603)	(4.4)%
Total resultados financieros	(230,533)	(253,239)	(22,706)	9.8%

Total Resultados Financieros. El incremento del 9.8% en la pérdida total por financiamiento en 2025 fue principalmente a un mayor costo financiero asociados a un aumento en los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores, así como, a una disminución de los ingresos por financiamiento del 3.2% en comparación con 2024.

2023 comparado con 2024

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2023	2024	Variación	
Resultados financieros	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Ingresos financieros	38,222	49,444	11,222	29.4%
Costos financieros	(219,343)	(293,639)	(74,296)	33.9%
Ganancia (pérdida) cambiaria, neta	(34,147)	13,662	47,809	n/a
Total resultados financieros	(215,268)	(230,533)	(15,265)	7.1%

Total Resultados Financieros. El aumento del 7.1% en nuestra pérdida financiera total en 2024 se debió principalmente a un mayor costo financiero relacionado con los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores, parcialmente compensado por las ganancias cambiarias registradas durante el año comparado con 2023.

Impuesto sobre la utilidad y (pérdida) neta

2024 comparado con 2025

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2024	2025	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	182,689	(118,248)	(300,937)	n/a
(Gasto) beneficio por Impuestos a la utilidad	(56,314)	14,376	70,690	n/a
Utilidad (pérdida) neta	126,375	(103,872)	(230,247)	n/a

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2024 y 2025, registramos un (gasto) beneficio de impuesto a la utilidad de EUA $(56.3) millones y EUA $14.4 millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2025, nuestras pérdidas fiscales por amortizar ascendieron a EUA $3.2 millones, (comparado con EUA $0.8 millones al 31 de diciembre de 2024).

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2024, utilizamos EUA $107.9 millones en pérdidas fiscales disponibles, mientras que en 2025, la utilización disminuyó a EUA $2.5 millones. La tasa efectiva para 2024 fue de 30.8%, mientras que en 2025 fue de 12.2%.

2023 comparado con 2024

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2023	2024	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Utilidad antes de impuestos a la utilidad	7,442	182,689	175,247	>100.0%
Beneficio (gasto) por Impuestos a la utilidad	377	(56,314)	(56,691)	n/a
Utilidad neta	7,819	126,375	118,556	>100.0%

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023 y 2024, registramos un beneficio (gasto) de impuesto a la utilidad de EUA $0.4 millones y EUA $(56.3) millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2025, nuestras pérdidas fiscales por amortizar ascendieron a EUA $0.8 millones, (comparado con EUA $131.2 millones al 31 de diciembre de 2023).

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023, amortizamos EUA $15.5 millones en pérdidas fiscales disponibles, mientras que, en 2024, la utilización aumentó a EUA $107.9 millones. La tasa efectiva para 2023 fue de (5.1%), mientras que en 2024 fue de 30.8%.

Situación financiera, liquidez y recursos de capital:

Liquidez y Recursos de Capital

Liquidez

Nuestra principal fuente de liquidez es el efectivo generado por la operación, así mismo, dicha liquidez se utiliza principalmente en capital de trabajo e inversión de capital.

	Por los años terminados el 31 de diciembre de		
	2023	2024	2025
	(Miles de dólares estadounidenses)		
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	729,825	1,089,729	749,827
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(462,044)	(472,520)	(88,814)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(214,386)	(471,570)	(818,850)

En los últimos años, hemos sido capaces de satisfacer nuestras necesidades de capital de trabajo a través del efectivo de nuestras operaciones. Nuestra inversión de capital consiste principalmente en la adquisición de equipo de vuelo, incluyendo los pagos anticipados para la adquisición de aeronaves. En ocasiones, hemos financiado los pagos anticipados relacionados con las aeronaves con líneas de crédito con bancos comerciales. Obtuvimos compromisos de financiamiento para los pagos anticipados respecto a todas las aeronaves que serán entregadas hasta el año 2028.

Nuestro efectivo y equivalentes de efectivo disminuyó EUA $154.1 millones, de EUA $908.0 millones el 31 de diciembre de 2024 a EUA $753.9 millones el 31 de diciembre de 2025.

Al 31 de diciembre de 2025 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de EUA $2,045.6 millones, de las cuales EUA $1,447.6 millones se relacionaron con deuda financiera (EUA $273.1 millones no han sido dispuestos) y EUA $598.0 millones se relacionaron con cartas de crédito (EUA $241.6 millones no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2025, teníamos disponibles líneas de crédito por EUA $514.7 millones.

Al 31 de diciembre de 2024 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de EUA $1,873.4 millones, de las cuales EUA $1,315.4 millones se relacionaron con deuda financiera (EUA $308.6 millones no han sido dispuestos) y EUA $558.0 millones se relacionaron con cartas de crédito (EUA $229.3 millones no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2024, teníamos disponibles líneas de crédito por EUA $537.9 millones.

Al 31 de diciembre de 2023 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de EUA $1,388.8 millones, de las cuales EUA $960.9 millones se relacionaron con deuda financiera (EUA $228.4 millones no han sido dispuestos) y EUA $427.9 millones se relacionaron con cartas de crédito (EUA $178.8 millones no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2023, teníamos disponibles líneas de crédito por EUA $407.2 millones.

Contamos con una política de inversión para optimizar el desempeño y garantizar la disponibilidad del efectivo y minimizar el riesgo asociado con la inversión de efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo. Dicha política provee los lineamientos sobre el saldo mínimo, mezcla de monedas, instrumentos, fechas límite, contrapartes y riesgo de crédito. Al 31 de diciembre de 2025, 85% de nuestro efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo se encontraban denominadas en dólares estadounidenses mientras el 11% se encontraban denominadas en pesos y el 4% denominados en otras monedas. Ver Nota 3 de nuestros estados financieros consolidados incluidos dentro de este reporte anual.

Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación. Dependemos principalmente de los flujos de efectivo generados por actividades de operación para generar capital de trabajo para nuestras operaciones actuales y futuras. Los flujos netos de efectivo generados por actividades de operación fueron de EUA $749.8 millones en 2025 y EUA $1,089.7 millones en 2024. La disminución se fue principalmente a la pérdida neta registrada durante 2025, parcialmente compensada por flujos positivos relacionados con otras cuentas por cobrar y depósitos en garantía.

Dependemos principalmente de los flujos de efectivo generados por actividades de operación para generar capital de trabajo para nuestras operaciones actuales y futuras. Los flujos netos de efectivo generados por actividades de operación fueron de EUA $1,089.7 millones en 2024 y EUA $729.8 millones en 2023. Este incremento se atribuye principalmente a una mayor utilidad neta y a la mejora de flujos de efectivo relacionados con otras cuentas por cobrar, pagos anticipados, depósitos en garantías, así como pasivos.

Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión. Durante 2025, nuestros flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión ascendieron a EUA $88.8 millones. Esto se debió principalmente a la adquisición de aeronaves, motores, refacciones rotables, mobiliario y equipo por EUA $291.6 millones, incluyendo EUA $138.3 millones relacionados con la adquisición de aeronaves y motores, EUA $89.7 millones correspondientes a eventos de mantenimiento mayor, EUA $23.5 millones por refacciones rotables y EUA $40.1 millones en pagos anticipados por entregas de aeronaves. Adicionalmente, invertimos EUA $24.3 millones en activos intangibles. Estas salidas de efectivo fueron parcialmente compensadas por EUA $196.0 millones en reembolsos de pagos anticipados por entregas, así como, por otros ingresos por EUA $31.1 millones.

Durante 2024, nuestro flujo de caja neto utilizado en actividades de inversión ascendió a EUA $472.5 millones. Esto consistió principalmente en adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo por un monto de EUA $583.1 millones, los cuales incluyen inversiones de EUA $129.0 millones en eventos de mantenimiento mayor, EUA $218.8 millones en refacciones rotables y EUA $235.3 millones en pagos anticipados para la compra de aeronaves. Adicionalmente, invertimos EUA $17.6 millones en adquisiciones de activos intangibles y EUA $31.8 millones en otras inversiones. Estas inversiones fueron parcialmente compensadas por reembolsos de pagos anticipados para la compra de aeronaves por EUA $160.0 millones.

Durante 2023, nuestro flujo de caja neto utilizado en actividades de inversión ascendió a EUA $462.0 millones. Esto consistió principalmente en adquisiciones de repuestos rotables, mobiliario y equipo por: (i) EUA $480.8 millones (que incluyeron inversiones de EUA $147.7 millones en eventos de mantenimiento mayor, EUA $102.7 millones en repuestos

rotables y EUA $230.4 millones en pagos previos a la entrega de aeronaves), (ii) EUA $10.4 millones en adquisiciones de activos intangibles y (iii) EUA $17.0 millones en otras inversiones. Estas inversiones fueron parcialmente compensadas por reembolsos de pagos previos a la entrega de EUA $45.1 millones y otros ingresos menores de EUA $1.1 millones.

Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento. Durante 2025, el flujo neto de efectivo utilizados en actividades de financiamiento sumó la cantidad de EUA $818.9 millones. Esto comprendió principalmente: (i) pagos de arrendamiento por EUA $631.0 millones (pagos de arrendamiento de aeronaves y motores de repuesto, principalmente), (ii) pagos de deuda financiera de EUA $259.7 millones, (iii) pagos de gastos de intereses por EUA $71.1 millones, (iv) compra de acciones propias por EUA $4.7 millones, y (v) gastos de financiamiento por EUA $1.1 millones. Estas salidas de flujos de efectivo fueron parcialmente compensados por recursos provenientes de nuestra deuda financiera por EUA $148.8 millones.

Durante 2024, el flujo neto de efectivo utilizados en actividades de financiamiento sumó la cantidad de EUA $471.6 millones. Esto comprendió principalmente: (i) pagos de arrendamiento por EUA $583.4 millones (pagos de arrendamiento de aeronaves y motores de repuesto), (ii) pagos de deuda financiera de EUA $208.1 millones, (iii) pagos de gastos de intereses por EUA $58.4 millones, (iv) compra de acciones propias por EUA $5.1 millones, (v) gastos de financiamiento por EUA $1.7 millones y (vi) otros instrumentos financieros por EUA $0.1 millones. Estas salidas de flujos de efectivo fueron parcialmente compensados por recursos provenientes de nuestra deuda financiera por EUA $385.2 millones.

Durante 2023, el flujo neto de efectivo utilizados en actividades de financiamiento sumó la cantidad de EUA $214.4 millones. Esto comprendió principalmente: (i) pagos de arrendamiento por EUA $529.1 millones (pagos de arrendamiento de aeronaves y motores de repuesto), (ii) pagos de deuda financiera de EUA $97.9 millones, (iii) pagos de gastos de intereses por EUA $37.2 millones, (iv) compra de acciones propias por EUA $3.0 millones, (v) gastos de oferta por EUA $2.5 millones y (vi) otros instrumentos financieros por EUA $1.5 millones. Estos flujos de efectivo fueron parcialmente compensados por recursos provenientes de los ingresos de deuda financiera respaldada por activos (CEBUR) de EUA $85.1 millones y los recursos de nuestra deuda financiera por EUA $371.7 millones.

Contratos de Crédito

El 8 de junio de 2022 se firmó una línea de crédito revolvente con Santander y Bancomext, en la cual actuamos como obligados solidarios, bajo la cual se brinda el financiamiento de los pagos previos a la entrega para la compra de aeronaves de la familia A320. Esta línea de crédito revolvente devenga una tasa de interés anual a tasa SOFR a tres meses más 298 puntos porcentuales y cinco puntos base adicionales si no se cumplen con los objetivos de sostenibilidad. El 31 de agosto de 2023, la tasa de interés incrementó cinco puntos base, con la posibilidad de mitigar la tasa adicional si se cumplen los objetivos en los próximos años. En agosto de 2024, la Compañía firmó un convenio modificatorio para incrementar el monto de este crédito e incluir el pago de los pagos previos a la entrega para la compra de aeronaves adicionales, extendiendo la vigencia del contrato hasta el 31 de diciembre de 2028. Esta línea de crédito revolvente puede limitar nuestra capacidad para declarar y pagar dividendos en caso de no cumplir con los términos de pago establecidos, disposición de ciertos activos, incurramos en endeudamiento y creemos ciertos gravámenes.

El 20 de junio de 2019 nuestra subsidiaria Volaris Opco emitió 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios bajo la clave VOLARCB 19 por la cantidad de Ps.1.5 mil millones (EUA $83.5 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio de Ps.17.97 por EUA $1) a través de un Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 constituido por Volaris Opco. El monto emitido fue parte un programa aprobado por la CNBV por una cantidad de hasta Ps.3.0 mil millones (EUA $166.9 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio de Ps.17.97 por EUA $1). Los certificados tenían un vencimiento de cinco años, con reducciones anuales de Ps.250.0 millones, Ps.500.0 millones, Ps.500.0 millones y Ps.250.0 millones (EUA $13.9 millones, EUA $27.8 millones, EUA $27.8 millones y EUA $13.9 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio de Ps.17.97 por EUA $1) en 2021, 2022, 2023 y 2024, respectivamente, con una tasa de cupón de flotante a un mes de referencia a TIIE 28 días más 175 puntos base. Esta emisión fue totalmente liquidada el 20 de junio de 2024.

El 13 de octubre de 2021, nuestra subsidiaria Volaris Opco, concluyó la emisión de 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios bajo la clave de pizarra VOLARCB 21L por un monto de Ps.1.5 mil millones (EUA $83.5 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio de Ps.17.97 por EUA $1) a través de un Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 constituido por Volaris Opco. El monto de la emisión forma parte de un programa aprobado por la CNBV por un monto de hasta Ps.3.0 mil millones (EUA $166.9 millones al 31 de diciembre de 2025 con base en un tipo de cambio de

Ps.17.97 por EUA $1). Con esta segunda emisión se alcanza el monto total aprobado para el programa. Los bonos fiduciarios respaldados por activos vencen en cinco años, tienen amortizaciones de principal de Ps.83.3 millones, Ps.500.0 millones, Ps.500.0 millones y Ps.416.7 millones (EUA $4.6 millones, EUA $27.8 millones, EUA $27.8 millones y EUA $23.2 millones como del 31 de diciembre de 2025, con base en un tipo de cambio de Ps.17.97 por EUA $1) en 2023, 2024, 2025 y 2026, respectivamente, y devengan intereses anuales a TIIE 28 días más 200 puntos base y un ajuste de veinticinco (25) puntos base a partir del 20 de septiembre de 2023. Los pagarés comenzaron a amortizarse al final del segundo año.

Los certificados bursátiles fiduciarios emitidos en 2021 cumplen con los Principios de Bonos Vinculados a la Sostenibilidad 2020, desarrollados por la Asociación Internacional del Mercado de Capitales (ICMA). Las notas tienen Objetivos de Sostenibilidad, (SPT), para el KPI, para reducir las emisiones de dióxido de carbono medidas como gramos de emisiones de CO2 por pasajero/kilómetro de ingresos (gCO2/RPK) en un 21.54%, 24.08% y 25.53% para 2022, 2023 y 2024. respectivamente, en comparación con los niveles de 2015. Esta oferta nos ayudará a lograr nuestros objetivos sostenibles a largo plazo, entre los que se encuentran reducir las emisiones de CO2 en un 35.42% para 2030, en comparación con los niveles de 2015. Una característica de los bonos fiduciarios respaldados por activos es que pagarán 25 puntos base adicionales a la tasa de interés si no se cumplen los objetivos de sostenibilidad para 2022, con la posibilidad de mitigar la tasa adicional si se cumplen los objetivos de 2023 o 2024. El 20 de septiembre de 2023, la tasa de interés aumentó en veinticinco (25) puntos base, con posibilidad de mitigar la tasa adicional si se cumplen las metas para los próximos años.

El 28 de septiembre de 2023, la CNBV, aprobó un incremento en el monto del programa vigente hasta Ps.5.0 mil millones (EUA $278.2 millones, basado en un tipo de cambio de Ps.17.97 por EUA $1 al 31 de diciembre de 2025) con esta autorización, nuestra subsidiaria Volaris Opco emitió 15,000,000 bonos respaldados por activos bajo la clave VOLARCB 23 por Ps.1.5 mil millones (EUA $83.5 millones, al 31 de diciembre de 2025 con base en un tipo de cambio de Ps.17.97 por EUA $1) a través del Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 creado por Volaris Opco. Las notas fiduciarias respaldadas por activos tienen una reducción anual de vencimiento a cinco años de Ps.187.5 millones, Ps.750.0 millones y Ps.562.5 millones (EUA $10.4 millones, EUA $41.7 millones y EUA $31.3 millones, al 31 de diciembre de 2025 con base en un tipo de cambio de Ps.17.97 a EUA $1) en 2026, 2027 y 2028, respectivamente, con una tasa cupón flotante a un mes referenciada a TIIE 28 más un diferencial de 215 puntos base. Los certificados bursátiles fiduciarios respaldados por activos comenzarán a amortizarse al final del tercer año.

El contrato de financiamiento con JSA International U.S. Holdings, LLC, de fecha del 1 de abril de 2022, otorga financiamiento para pagos previos a la entrega en relación con la compra de aeronaves de la familia A320. El monto total de capital de esta línea es de hasta EUA $53.7 millones, que devenga intereses anuales a SOFR más 300 puntos base junto con un ajuste adicional SOFR. El vencimiento fue a la entrega de la última aeronave financiada bajo el mismo. Para ello creamos con Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva y JSA International U.S. Holdings, LLC el Fideicomiso 3866. El financiamiento con JSA International U.S. Holdings, LLC. A diciembre de 2025, esta línea de crédito fue completamente pagada y, por lo tanto, venció.

El contrato de financiamiento con GY Aviation Lease 1714 Co. Limited, de fecha 1 de abril de 2022, otorga financiamiento para pagos previos a la entrega en relación con la compra de aeronaves de la familia A320. El monto total de capital de esta línea es de hasta EUA $73.6 millones, que devenga intereses anuales a SOFR más 425 puntos base, junto con un ajuste adicional SOFR. El vencimiento fue a la entrega de la última aeronave financiada bajo el mismo. Para ello creamos con Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva y GY Aviation Lease 1714 Co. Limited el Fideicomiso 3855. A diciembre de 2025, esta línea de crédito fue completamente pagada y, por lo tanto, venció.

El contrato de financiamiento con Incline II B Shannon 18 Limited, de fecha del 13 de abril de 2022, otorga financiamiento para pagos previos a la entrega en relación con la compra de aeronaves de la familia A320. El monto total de capital de esta línea es de hasta EUA $134.5 millones, que devenga intereses anuales a SOFR más 390 puntos base, junto con un ajuste adicional SOFR. El vencimiento fue a la entrega de la última aeronave financiada bajo el mismo. Para ello creamos con Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva y Incline II B Shannon 18 Limited el Fideicomiso 3867. A diciembre de 2025, esta línea de crédito fue completamente pagada y, por lo tanto, venció.

El contrato de financiamiento con Oriental Leasing 6 Company Limited, Oriental Leasing 26 Company Limited y Oriental Leasing 36 Company Limited, de fecha del 27 de julio de 2022, otorga financiamiento para pagos previos a la entrega en relación con la compra de aeronaves de la familia A320. El monto total de capital de esta línea es de hasta EUA $123.0 millones, que devenga intereses anuales a SOFR más 200 puntos base, junto con un ajuste adicional SOFR. El vencimiento

es a la entrega de la última aeronave financiada bajo el mismo. Para ello creamos con Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple y Oriental Leasing 6 Company Limited, el Fideicomiso 3921.

El 19 de diciembre de 2024, se firmó un contrato de crédito para pagos previos a la entrega con Runway Eleven Lender LLC, para financiar los pagos previos a la entrega de aeronaves relacionado con la compra de aeronaves de la familia A320. Para financiar estos pagos previos a la entrega, cedimos nuestros de derechos y obligaciones bajo virtud del contrato de compra con Airbus, incluyendo nuestra obligación de realizar pagos previos a la entrega, a una sociedad limitada por acciones constituida en Irlanda. El acuerdo de pagos previos a la entrega de “Runway Eleven Lender LLC” no incluye cláusulas con restricciones financieras u obligaciones similares.

En diciembre de 2021, renovamos la línea de capital de trabajo con Banco Sabadell S.A., Institución de Banca Múltiple (“Sabadell”) en pesos mexicanos, con una tasa de interés anual de TIIE a 28 día más un ajuste adicional de 240 puntos base. La línea de crédito venció en diciembre de 2023.

En diciembre de 2022, la Compañía firmó una línea de capital de trabajo con Banco Actinver, S.A., Institución de Banca Múltiple (“Actinver”) en pesos mexicanos, con una tasa de interés anual de TIIE 28 días más 250 puntos base de margen. Al 31 de diciembre de 2024, la línea se encontraba vencida.

Otros acuerdos de financiamiento

En agosto de 2025, celebramos ciertos contratos de arrendamiento financiero con BOC Aviation (Ireland) Limited para la adquisición de aeronaves. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.52% y vencen en 2029.

Celebramos varios contratos que calificaron como transacciones fallidas de venta y arrendamiento en vía de regreso. En consecuencia, estos acuerdos se contabilizaron como transacciones de financiamiento. El detalle de estos acuerdos se presenta a continuación:

En septiembre de 2023, celebramos ciertos contratos de arrendamiento financiero con Tarquin Limited, que brinda financiamiento para la adquisición de motores. Los contratos pagan tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2028.

En septiembre de 2023, también celebramos ciertos contratos de arrendamiento financiero adicionales con NBB-V11218 Lease Partnership y con NBBV-11951 Lease Partnership, que brinda financiamiento para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2028.

En septiembre y octubre de 2023, celebramos ciertos contratos de arrendamiento financiero con Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited (no en su capacidad individual sino únicamente como fiduciario del Fideicomiso) para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 7.16%, y vencen en 2028.

En noviembre de 2023, celebramos ciertos contratos de arrendamiento financiero con NBB Pintail Co. Ltd. para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.99%, y vencen en 2028.

En agosto, septiembre, noviembre y diciembre de 2024, celebramos ciertos contratos de arrendamiento financiero con Bahnk of Utah Corporate Trust, para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2029.

En octubre y noviembre 2024, celebramos ciertos contratos de arrendamiento financiero con BOC Aviation (Ireland) Limited para la adquisición de motores, estos nuevos contratos devengan una tasa de interés anual de 6.86% y vencen en 2029.

En noviembre de 2024, celebramos ciertos contratos de arrendamiento financiero con RRPF Engine Leasing Limited, para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.80% y vencen en 2032.

En septiembre de 2025, celebramos un contrato con Crédit Agricole Corporate and Investment Bank para la adquisición de motores. Este contrato paga una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 200 puntos base con vencimiento en 2032.

Compromisos y obligaciones contractuales

La siguiente tabla resume las obligaciones contractuales al 31 de diciembre de 2025:

	Obligaciones Contractuales* Pagos exigibles al periodo				
	Total	Menos de 1 año	1 a 3 años	3 a 5 años	Más de 5 años
	(En miles de dólares estadounidenses)				
euda (1)	706,374	262,912	286,137	95,723	61,60
bligaciones de arrendamientos (2)	4,678,133	693,477	1,650,234	995,467	1,338,95
uturas obligaciones de arrendamientos (3)	285,934	15,876	47,656	47,656	174,74
bligaciones relacionadas con la compra de aeronaves equipo de vuelo (4)	6,376,803	355,253	1,730,813	3,008,755	1,281,98
otal de pagos futuros de obligaciones contractuales	12,047,244	1,327,518	3,714,840	4,147,601	2,857,28

(1) Incluye el pago de los intereses programados.

(2) No incluye el pago de depósitos de mantenimiento dado que dependen de la utilización de las aeronaves.

(3) Estos se refieren a pagos de arrendamiento futuros en relación con nuestros contratos comprometidos por venta y arrendamiento en vía de regreso, al 31 de diciembre de 2025.

(4) Nuestras obligaciones contractuales relacionadas con la compra consisten primordialmente en la adquisición de aeronaves y motores a través de fabricantes y compañías arrendadoras. En diciembre de 2017, firmamos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus para la compra de una orden adicional de 80 aeronaves mismas que recibiremos del 2022 al 2026. En julio de 2020, modificamos el contrato con Airbus para reprogramar la entrega de 80 aeronaves entre 2023 y 2028. En octubre de 2020, modificamos el contrato con Airbus para reprogramar 18 entregas de flota entre 2020 y 2022. En noviembre de 2021, la Compañía celebró un nuevo convenio modificatorio con Airbus para la compra de 39 aeronaves adicionales que estamos comprometidos en recibirlas entre 2023 y 2029. Adicionalmente, en este acuerdo ejercimos nuestro derecho bajo el contrato con Airbus para convertir 20 aeronaves A320neo a A321neo, cuatro de los cuales ha sido entregado a la fecha de este reporte anual. Finalmente, en octubre de 2022, celebramos un nuevo convenio modificatorio con Airbus para la compra de 25 aeronaves adicionales que Airbus se comprometió a entregar en 2030. En noviembre de 2024, celebramos un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus en el cual se reprogramaron las fechas de entrega de las 131 aeronaves pendientes de recibir entre 2025 y 2031. El 24 de febrero del 2026, la Compañía celebró con Airbus un convenio modificatorio al contrato de compraventa de aeronaves existente en el cual se reprogramaron las fechas de entrega de 10 de las aeronaves pendientes de recibir de los años 2027 y 2028 al año 2032.

* La revelación de obligaciones contractuales no incluye obligaciones relacionadas con nuestros beneficios de post-empleo que totalizaron EUA $15 millones al 31 de diciembre de 2025.

En 2026 esperamos que nuestras inversiones de capital, neto de financiamiento de pagos anticipados para compra aeronaves, sean de EUA $350 millones, los cuales consisten principalmente en piezas de aeronaves, refacciones rotables, construcciones y mejoras a equipos arrendados y costos de eventos de mantenimiento mayores (las mejoras a los bienes arrendados se registran dentro del rubro de refacciones rotables, mobiliario y equipos, neto).

Obligaciones fuera de balance

Excepto por las obligaciones de arrendamiento operativo que no se reflejan en nuestro estado de posición financiera, no existen transacciones relevantes no registradas en el estado de situación financiera o estado de resultados. Somos responsables por todo el mantenimiento, los seguros y los otros costos asociados con la operación de las aeronaves; sin embargo, no hemos otorgado ninguna garantía sobre el valor residual a nuestros arrendadores.

Créditos o adeudos fiscales

A la fecha del presente reporte la Compañía se encuentra al corriente de sus obligaciones fiscales.

Programa de Recompra de Acciones

El 21 de abril de 2023, la asamblea general ordinaria de accionistas aprobó:

1. Que establezcamos un programa de recompra de nuestras propias acciones de conformidad con los términos establecidos en Artículo 56 de la LMV y las disposiciones aplicables de la Disposiciones de Carácter General aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores y la elaboración de las políticas que deberán observarse para realizar operaciones de compra y venta de acciones propias de la Compañía a través de la BMV.

2. Delegar en nuestro consejo de administración, el desarrollo de las políticas y procedimientos requeridos para realizar cualquiera de las operaciones de compra y venta de nuestras propias acciones a través de la BMV, así como para determinar esos términos y condiciones en relación con la implementación y operación del programa, en término de la LMV y demás disposiciones aplicables, y considerando los requisitos de capital de la Compañía y cualquier otro factor que se pueda considerar crítico para el análisis de dicho programa, así como aprobar cualesquiera modificaciones y actualizaciones.

3. No destinar recursos o capital para constituir el programa hasta que cumpla con los requisitos establecidos en el artículo 56 de la LMV y demás disposiciones aplicables, siempre que, el monto máximo de recursos o capital destinados para la adquisición de nuestras propias acciones fuera de hasta por un monto equivalente al 5% de nuestro capital social con un límite de EUA $100,000,000.00, disponiéndose, además, que el monto máximo de recursos o capital destinado a tales fines, en todo caso, deberá ser aprobado, por cada ejercicio social, por la asamblea general ordinaria de accionistas, y tal aprobación deberá cumplir con artículo 56 de la LMV.

Control Interno:

CONTROL INTERNO

Contamos con políticas de control interno y procedimientos diseñados para proporcionar certidumbre razonable de que nuestras transacciones y otros aspectos de nuestras operaciones se llevan a cabo, son registradas y reportadas conforme a los lineamientos establecidos por nuestra administración con base en las NIIF, las cuales son aplicadas conforme a los lineamientos interpretativos de las mismas. Adicionalmente, nuestros procesos y operaciones se encuentran sujetos a auditorías internas periódicas que son revisadas por nuestro comité de auditoría.

Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas:

ESTIMACIONES, PROVISIONES O RESERVAS CONTABLES CRÍTICAS

Para una descripción sobre las estimaciones, provisiones o reservas contables críticas de la Compañía, ver “Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de Volaris”.

[427000-N] Administración

Auditores externos de la administración:

AUDITORES EXTERNOS

Los Estados Financieros Consolidados de Volaris y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 que aparecen en este documento han sido auditados por KMPG Cárdenas Dosal, S.C., contadores públicos independientes.

Durante los tres últimos años, los auditores no han emitido opinión alguna con salvedad o negativa, ni se han abstenido de emitir opinión sobre los Estados Financieros Consolidados de Volaris.

Los auditores externos de Volaris son designados o ratificados anualmente por el Comité de Auditoría de la Compañía.

La siguiente tabla muestra los honorarios por servicios prestados por KPMG Cárdenas Dosal, S.C., firma independiente de contadores públicos registrados, o KPMG, para los periodos indicados (incluyendo los gastos relacionados) y clasificados por servicio en dólares.

	Año terminado el 31 de diciembre de	
	2024 KPMG	2025 KPMG
	(En dólares estadounidenses)	
Honorarios de Auditoría (1)	1,094,209	1,201,971
Honorarios relacionados con Auditoría (2)	126,948	597,721
Otros honorarios	-	39,893
Total	1,221,157	1,839,585

No hubo dependencia de Honorarios como se describe en el Código IESBA en las cuotas a Volaris.

(1) "Honorarios de Auditoría" son los honorarios totales facturados por los servicios profesionales prestados por nuestros auditores para la auditoría de nuestros estados financieros anuales, así como en relación con los servicios de auditoría para la SEC u otros requerimientos estatutarios.

(2) Los "honorarios relacionados con la auditoría" son servicios de dictámenes, sobre impuestos y obligaciones de seguridad social, proporcionados en relación con los requisitos legales y regulatorios.

Nuestro comité de auditoría aprueba previamente todos los servicios de auditoría y no auditoría proporcionados por nuestro auditor independiente de conformidad con la Ley Sarbanes-Oxley de 2002.

Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés:

OPERACIONES CON PERSONAS RELACIONADAS Y CONFLICTOS DE INTERÉS

Hemos participado en una serie de operaciones en condiciones de mercado con partes relacionadas, las cuales se describen a detalle en la Nota 7 de los Estados Financieros Consolidados, siendo las principales, las siguientes.

Servprot S.A. de C.V. (“Servprot”)

Servprot fue una parte relacionada hasta el 13 de junio de 2023, debido a que Enrique Javier Beltranena Mejicano, nuestro Presidente y Director General, fue accionista de dicha sociedad. Servprot ofrecía servicios de seguridad para el señor Beltranena y su familia.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2024 y 2025 no registramos transacciones bajo este acuerdo. Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023 registramos transacciones bajo este acuerdo por EUA $0.1 millones.

MRO Commercial, S.A. (“MROC”)

MRO Commercial, S.A. (“MROC”) y Aeromantenimiento, S.A. (“Aeroman”) son partes relacionadas porque el Sr. Joaquín Alberto Palomo Déneke, miembro de nuestro consejo de administración, es director suplente de MRO Holdings, empresa matriz de MROC, y Aeroman. Además, el Sr. Marco A. Baldocchi Kriete, miembro de nuestro Consejo de Administración, fue miembro del consejo de administración de Aeroman hasta noviembre de 2024. El 1 de enero de 2017, firmamos un acuerdo de servicio de reparación y mantenimiento de aeronaves con Aeroman. El 1 de enero de 2022, firmamos una modificación de dicho acuerdo en la que: (i) el acuerdo fue cedido por Aeroman a MROC y Aeroman fue designada como la entidad encargada para realizar los servicios de reparación y mantenimiento; y (ii) el acuerdo se extendió hasta el 1 de enero de 2027. El 1 de enero de 2024, el acuerdo fue modificado para extender el plazo hasta el 31 de diciembre de 2028. El 1 de enero de 2025, firmamos una modificación y amplió el acuerdo hasta el 31 de diciembre de 2035. El acuerdo prevé el uso exclusivo de los servicios de MROC para la reparación y mantenimiento de aeronaves, sujeto a la disponibilidad de instalaciones de Aeroman. Según el acuerdo, las partes implicadas proporcionan servicios de inspección, mantenimiento, reparación y revisión para aeronaves. Realizamos pagos bajo el acuerdo según los servicios prestados.

Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, los saldos por pagar bajo el contrato con MROC es de EUA $8.0 mil, EUA $1.0 millón y EUA $1.8 millones, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, incurrimos en gastos de mantenimiento y soporte técnico en aeronaves con MROC por un monto de EUA $15.7 millones, EUA $21.4 millones y EUA $23.4 millones, respectivamente.

Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C. (“MACF”)

MACF es parte relacionada porque Ricardo Maldonado Yañez, miembro de nuestro consejo desde abril de 2018, es socio de MACF que nos brinda servicios legales.

Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025 el saldo de los servicios con MACF fue de EUA $105 mil, EUA $146 mil y EUA $142 mil, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, reconocimos gastos por servicios legales bajo este contrato por un monto de EUA $0.2 millones, EUA $0.2 millones y EUA $0.8 millones, respectivamente.

Frontier Airlines Inc. (“Frontier”)

Frontier es una parte relacionada porque los señores Brian H. Franke y Andrew S. Broderick son miembros de nuestro consejo de administración y ambos son miembros del consejo de administración de Frontier, ellos son además socios directores de Indigo Partners, que tienen inversiones en ambas compañías.

Al 31 de diciembre de 2023 no teníamos saldos por cobrar con Frontier. Al 31 de diciembre de 2024 y 2025, la cuenta por cobrar fue de EUA $2.2 millones y EUA $3.4 millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, la cuenta por pagar fue de EUA $1.9 millones, EUA $0.7 millones y EUA $1.2 millones, respectivamente.

Durante los años terminado el 31 de diciembre de 2024 y 2025 reconocimos ingresos bajo este acuerdo por EUA $5.5. millones y EUA $10.5 millones, respectivamente. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2023 no reconocimos transacciones de ingresos bajo este acuerdo.

Chevez, Ruiz, Zamarripa y Cia, S.C. (“Chevez”)

Chevez es en una parte relacionada porque el señor José Luis Fernández Fernández es miembro independiente de nuestro consejo de administración, así como Presidente de nuestro Comité de Auditoría y es socio no administrador de Chevez. Chevez nos presta el servicio de asesoría fiscal.

Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025 la cuenta por pagar con Chevez fue de EUA $0.6 millones, EUA $0.1 millones y EUA $0.9 millones, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025 reconocimos gastos con Chevez por EUA $1.2 millones, EUA $0.2 millones y EUA $1.3 millones, respectivamente.

Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. (“OMA”)

OMA era parte relacionada, porque el Sr. Ricardo Maldonado Yáñez era miembro independiente del consejo de administración de OMA y es miembro independiente de nuestro consejo de administración y Presidente de nuestro Comité de Prácticas Societarias. Adicionalmente la Sra. Guadalupe Philips Margain, miembro independiente de nuestro Consejo de Administración, fue miembro del Consejo de Administración de OMA. A la fecha de emisión de este informe, OMA ya no se considera nuestra parte relacionada.

Al 31 de diciembre de 2023 la cuenta por pagar con OMA fue de EUA $12.9 millones.

Durante el año terminados al 31 de diciembre de 2023, reconocimos gastos con OMA de EUA $12.3 millones.

A&P International Services, S.A.P.I. de C.V. (“AISG”)

Desde el 4 de julio de 2022, AISG ha sido considerada una parte relacionada debido a que Harry Frederick Krensky, quien fungía como miembro de nuestro consejo de administración hasta el 22 de abril de 2026, es Presidente del consejo de administración de AISG. Adicionalmente, Harry Frederick Krensky es socio director de Discovery Americas, un fondo de capital privado que indirectamente mantiene y gestiona una posición de inversión en AISG.

Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, la cuenta por pagar con AISG fue de EUA $0.3 millones, EUA $0.3 millones y EUA $0.4 millones, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, reconocimos gastos con AISG de EUA $2.9 millones, EUA $3.0 millones y EUA $3.8 millones, respectivamente.

Jetsmart Airlines SpA (“Jetsmart Chile”)

Jetsmart Chile es una parte relacionada debido a que Brian H. Franke y Andrew S. Broderick, son miembros de nuestro consejo de administración, y son miembros del consejo de administración de Jetsmart Chile. El 15 de marzo de 2024, celebramos un contrato para la prestación de servicios técnicos profesionales de pilotos con Jetsmart Chile.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2025, no tenemos saldos pendientes con Jetsmart Chile.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2024 y 2025, registramos ingresos en servicios profesionales bajo este acuerdo por EUA $0.2 millones y EUA $0.3 millones, respectivamente.

Jetsmart Airlines S.A. (“Jetsmart Argentina”)

Jetsmart Argentina es una parte relacionada debido a que Brian H. Franke es miembro de nuestro Consejo de Administración, y es miembro del consejo de administración de Jetsmart Argentina. El 11 de diciembre de 2024 celebramos un contrato de arrendamiento de motor de aeronave con Jetsmart Argentina.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2025, el saldo por pagar con Jetsmart Argentina fue de EUA $0.1 millones en ambos años.

Durante los años terminado el 31 de diciembre de 2024 y 2025, reconocimos ingresos en arrendamiento de motor de aeronave por EUA $0.1 millones y EUA $1.1 millones, respectivamente.

CycloKinetics, Inc. (anteriormente conocida como “CleanJoule, Inc.”) (“CycloKinetics”)

CycloKinetics es una parte relacionada debido a que el Sr. Brian Hanna Franke, presidente de nuestro consejo de administración, es un directivo de Franke Family Joule, LLC. Desde el 23 de mayo de 2023, ha sido accionista de CycloKinetics y tiene derecho a nombrar a un miembro de su consejo de administración. Además, el 23 de mayo de 2023, el Sr. Andrew Sammons Broderick, miembro del consejo de administración, fue designado por Franke Family Joule, LLC, como miembro del consejo de administración de CycloKinetics. CycloKinetics es una empresa que produce combustible de aviación sostenible (SAF por sus siglas en inglés) rentable y de alto rendimiento a partir de desechos agrícolas y residuos orgánicos. Durante 2024 y 2023, adquirimos directamente acciones ordinarias de CycloKinetics, reconociendo 320,000 acciones por un monto de EUA $4.0 millones.

Volantio, Inc. (“Volantio”)

Volantio es considerada una parte relacionada debido a que el Sr. William Dean Donovan, miembro independiente de nuestro consejo de administración, también forma parte del Consejo de Administración de Volantio a partir del 13 de agosto de 2024. Volantio presta servicios de soporte al cliente.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2025, el saldo por pagar con Volantio era de EUA $0.1 millones y EUA $0.1 millones, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2024 y 2025 reconocimos gastos con Volantio por EUA $0.4 millones y EUA $0.7 millones, respectivamente.

Administradores y accionistas

ADMINISTRADORES Y ACCIONISTAS

ADMINISTRACIÓN

Consejo de Administración

Nuestros estatutos sociales establecen que el consejo de administración deberá estar integrado por un máximo de 21 miembros propietarios y sus respectivos suplentes, de los cuales por lo menos el 25% de los miembros propietarios y sus respectivos suplentes deberán ser consejeros independientes de conformidad con la LMV. La decisión sobre el número de consejeros independientes deberá ser tomada por nuestros accionistas y ésta podrá ser objetada por la CNBV. A la fecha del presente Reporte Anual, nuestro consejo de administración está integrado por 12 miembros propietarios, de los cuales el 75% son independientes. El 84% de los miembros del consejo de administración, propietarios y suplentes son del sexo masculino y el 16% son del sexo femenino.

De conformidad con nuestros estatutos sociales y la LMV, cualquier accionista o grupo de accionistas que representen el 10% del capital social en circulación de Volaris, tendrán el derecho a designar a un consejero por cada 10% de su participación accionaria.

La siguiente información muestra los nombres, edad e información biográfica de cada uno de nuestros consejeros a la fecha del presente Reporte Anual. El domicilio de nuestros consejeros es aquel señalado como el domicilio de nuestras oficinas principales.

Nombre	Edad	Cargo	Suplente*
Brian Hanna Franke	62	Presidente del Consejo de Administración	
Andrew Sammons Broderick	42	Consejero	
Marco Andrés Baldocchi Kriete	52	Consejero Independiente	Rodrigo Antonio Escobar Nottebohm
Enrique Javier Beltranena Mejicano	63	Consejero	
Stanley Lorin Pace	72	Consejero Independiente	
William Dean Donovan	64	Consejero Independiente	
José Luis Fernández Fernández	66	Consejero Independiente	
Joaquín Alberto Palomo Déneke	75	Consejero Independiente	
John A. Slowik	75	Consejero Independiente	
Ricardo Maldonado Yáñez	58	Consejero Independiente	
Guadalupe Phillips Margain	55	Consejero Independiente	
Mónica Aspe Bernal	48	Consejero Independiente	

*Los miembros suplentes tienen la facultad de actuar en representación de los miembros propietarios que representan en caso de que dichos miembros no puedan acudir a las sesiones de consejo.

Brian Hanna Franke ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde el 2010 y presidente del consejo de administración desde 2020. Actualmente, es considerado como especialista en temas de inversión aeronáutica en Indigo Partners LLC, un fondo privado de inversión en EUA. El señor Franke es también miembro del consejo de administración de Frontier Airlines, JetSMART Airlines, APiJET, y Cebu Pacific Airlines. Anteriormente, fue miembro del consejo de administración de Tiger Airways Holdings (Singapur) de 2008 a 2010 y de Tiger Airways Australia de 2009 a 2010. El señor Franke también fue vicepresidente de Franke & Company Inc., un fondo privado de inversión enfocado a pequeñas y medianas empresas. También trabajó como director de mercadotecnia para Anderson Company, una desarrolladora de bienes inmuebles en los EUA de 1989 a 1992 y fue director de mercadotecnia de consumo de United Brands Inc., una empresa americana de distribución de bienes y servicios de 1987 a 1989. El señor Franke cuenta con un título en Negocios por la Universidad de Arizona y una maestría en administración internacional por Thunderbird School of Global Management. También funge como miembro de la Fundación de la Universidad de Arizona y participa en sus comités de inversiones y ejecutivo.

Andrew Sammons Broderick ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2023, es socio director de Indigo Partners LLC, un fondo de capital riesgo centrado en el transporte aéreo, al que se incorporó en julio de 2008. Es miembro del consejo de administración de Frontier Airlines Holdings, Inc, una aerolínea con sede en Estados Unidos, desde enero de 2018; JetSMART Airlines SpA, una aerolínea con sede en Chile, desde septiembre de 2018; Wizz Air Holdings Plc, una aerolínea con sede en Europa, desde abril de 2019; y APiJET, LLC, una empresa de software centrada en proporcionar análisis de ahorro de costes en tiempo real a las aerolíneas, desde noviembre de 2020 y de CleanJoule Inc., desde mayo de 2023, una empresa de desarrollo de combustible sostenible para la aviación. Además, el Sr. Broderick forma parte de varios comités de estas empresas, incluidos los de finanzas, sostenibilidad y cultura, seguridad y protección, y compensación. Antes de incorporarse a Indigo, el Sr. Broderick trabajó en un fondo de cobertura macroeconómico y en una empresa de valoración de opciones sobre acciones. El Sr. Broderick es licenciado en Económicas y en Español por la Universidad Estatal de Arizona y posee un máster en Administración de Empresas por la Stanford Graduate School of Business.

Marco Andrés Baldocchi Kriete es miembro de nuestro consejo de administración desde abril de 2020, anteriormente fue consejero provisional desde julio 2019. Desempeñándose con anterioridad como nuestro consejero suplente desde 2010. Es el director general de Dollarcity, una cadena de tiendas de alto crecimiento que opera más de 600 locales en América Central, Colombia y Perú. El señor Baldocchi fue consejero independiente de Avianca Holdings S.A. (anteriormente Avianca Taca Holdings S.A.) de 2010 a 2014. Fue un miembro fundador de Transactel Inc. y miembro del consejo de administración de Banco Agrícola de 2003 a 2007. Además, forma parte de los consejos de otras empresas relacionadas a la aviación como Aeromantenimiento y Mobiliare Latam en El Salvador y Guatemala. El señor Baldocchi cuenta con un título de Vanderbilt University y una maestría en administración de empresas de la Kellogg School of Management de la Northwestern University.

Enrique Javier Beltranena Mejicano es cofundador y se ha desempeñado como nuestro director general desde 2006 y como miembro de nuestro consejo de administración desde 2016. Anteriormente se desempeñó como director general de operaciones, vicepresidente de recursos humanos y relaciones institucionales, vicepresidente de carga y director comercial para México y Centroamérica de Grupo TACA. También ocupó el cargo de director general de Aviateca en Guatemala. El Sr. Beltranena comenzó su carrera en la industria aeroespacial en 1988. Durante la década de 1990, fue responsable de la consolidación comercial de Aviateca, Sahsa, Nica, Lacsa y TACA Perú, que las consolidó en una única entidad de gestión denominada Grupo TACA. Mientras estuvo en Grupo TACA, el Sr. Beltranena también lideró el desarrollo de códigos compartidos de operación única y la negociación de acuerdos bilaterales de cielos abiertos entre cada uno de los países centroamericanos y los Estados Unidos, además de la certificación de las autoridades aeronáuticas de Centro América y México en el cumplimiento en la normativa OACI. En 2001, el Sr. Beltranena lideró la reestructuración completa del Grupo TACA como su director de operaciones. En 2017, el Sr. Beltranena participó en una de las mayores negociaciones conjuntas para la compra de aviones de pasillo único con Airbus. En 2009, recibió el Premio Federico Bloch de la Asociación de Transporte Aéreo de América Latina y el Caribe. El Sr. Beltranena fue incluido en el Salón de la Fama del Emprendedor del Año de Ernst & Young en 2012, tras ganar el premio Emprendedor del Año de México en 2011. También recibió la Orden Nacional del Mérito (Insignia de Caballero) de manos del Presidente de Francia en 2014. En 2017 fue presidente del Consejo Directivo del IPADE-UP Business School. Actualmente es miembro de la Junta de Gobernadores de la IATA, donde ha sido ponente principal en la Flight Safety Foundation en 2018. En 2022, participó como mentor de la Junta de Gobernadores de IATA, para incorporar la visión de los CEOs en seguridad dentro de la aviación. En febrero de 2022, comenzó como consejero nacional del Consejo Coordinador de Mujeres Empresarias.

Stanley Lorin Pace ha sido uno de nuestros consejeros desde 2017. Es socio de Bain & Company, donde ha fungido como miembro y presidente de los principales órganos de gobierno corporativo. El señor Pace fue fundador de la transformación y práctica de aerolíneas en Bain & Company y ha liderado la mayoría de las relaciones y transformaciones más grandes y exitosas de la compañía. Además, funge como miembro del Consejo de Administración de Parkway Construction. El señor Pace fue Director General de ATA de 1996 a 1997. En ese momento ATA era la aerolínea de fletamento más grande del mundo. El señor Pace tiene una licenciatura en contaduría y finanzas por la Universidad de Utah/BYU, donde se graduó como valedictorian y una Maestría en Administración de Empresas por la Escuela de Negocios de Harvard, donde se graduó con gran distinción.

William Dean Donovan ha formado parte de nuestro consejo de administración desde 2010, primero como consejero suplente y luego como consejero propietario a partir de 2017. En 2009, el Sr. Donovan se incorporó al consejo de administración de Prophet Brand Strategy, una consultora de marketing. En Prophet, forma parte del comité de compensación y es Presidente del comité de capital, que supervisó la recapitalización de la empresa. Formó parte del consejo de administración de Metropolitan Bank de 2008 a 2015, donde presidió el comité de compensación. Cofundó Volaris en 2005. El Sr. Donovan trabajó en Bain & Company de 1989 a 2003. Fue Director General de Bain África de 1999 a 2002, trabajó con clientes del sector aeroespacial y dirigió las áreas de aviación y automoción de Bain en diversas ocasiones. El Sr. Donovan cofundó Casino Marketing Alliance, proveedor de servicios de análisis para la industria de los casinos. Se desempeñó como Director de Operaciones de Nimblefish Technologies, una agencia especializada en micromarketing, y como Director General de SearchForce, una plataforma de optimización y flujo de trabajo de búsqueda pagada. Actualmente, dirige DiamondStream Partners, una firma de inversión especializada en tecnología aeroespacial y de aviación. En este puesto, asiste a empresas especializadas en transporte de mercancías de media milla, propulsión eléctrica e híbrida, mantenimiento de aeronaves, gestión de ingresos, gestión de flotas, operaciones irregulares, aeronaves no tripuladas, inspección aérea, drones y la transición energética. Forma parte del consejo de administración o asesora a las siguientes empresas de aviación y aeroespacial: GPMS, Elroy Air, Verdego Aero, Ampaire, Wingtra, Stellar Labs, SwissDrones y Volantio. Anteriormente, fue presidente y miembro del comité de compensación de Stellar Labs. Es un ponente frecuente sobre el futuro de la aviación y la industria aeroespacial. El Sr. Donovan es licenciado en Retórica y Economía por la Universidad de California en Berkeley, donde se graduó con honores Phi Beta Kappa y Summa Cum Laude, y tiene un máster en Administración de Empresas (MBA) por la Wharton School de la Universidad de Pensilvania.

José Luis Fernández Fernández ha sido uno de nuestros consejeros independientes desde 2012 y es también el presidente de nuestro comité de auditoría. Asimismo, el señor Fernández es miembro de los comités de auditoría de varias empresas incluyendo Grupo Televisa, S.A.B. de C.V. y Empresas Cablevisión, S.A.B. de C.V., además de ser miembro suplente del consejo de administración de Arca Continental, S.A.B. de C.V. El señor Fernández es un socio no administrador con participación limitada de Chevez Ruiz Zamarripa. El señor Fernández cuenta con una licenciatura en contabilidad por la Universidad Iberoamericana y se encuentra certificado por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos. El Sr. Fernández participó en el “Programa de Desarrollo de Consejeros” impartido por el Centro de Excelencia de Gobierno Corporativo y la BMV así como en el curso de “Introducción al Mercado de Valores” impartido por la misma institución. Por otra parte, asistió al programa “*Corporate Governance and Performance Program*” organizado por la Escuela de Negocios de la Universidad de Yale.

Joaquín Alberto Palomo Déneke ha sido uno de nuestros consejeros desde 2005 y también es miembro de nuestro comité de auditoría. Asimismo, es miembro del consejo de administración de Aeromantenimiento CASSA y de Banco Agrícola en El Salvador. El señor Palomo cuenta con más de dos décadas de experiencia en los sectores de transporte aéreo y comercio aeroespacial, evaluando riesgos financieros y operacionales, donde creó e implementó la primera organización para el Grupo TACA. Asimismo, ha participado activamente en la planeación, adquisición, negociación, cierre, organización y fusión de AVIATECA, Tan/Sahsa, TACA de Honduras, Nica, Lacsa, Isleña de Inversiones, La Costeña, Aeroperlas y Trans American Airlines para formar el Grupo TACA. El señor Palomo ha negociado financiamientos por una cantidad superior al billón de dólares a través de arrendamientos de aeronaves, ventas y arrendamientos en vía de regreso. El señor Palomo cuenta con un título en ciencias de la agricultura por parte de Texas A&M University.

John A. Slowik ha sido miembro de nuestro consejo de administración también es miembro de nuestro comité de auditoría desde 2012. El Señor Slowik cuenta con más de tres décadas de experiencia en los sectores de transporte aéreo y comercio aeroespacial, como banquero en Citi (y sus predecesores) y Credit Suisse, donde dirigió la práctica de banca de inversión relacionada con la industria aérea en América. Su amplia experiencia incluye banca corporativa y de inversión, donde desarrolló actividades relacionadas con la evaluación de riesgos financieros, el financiamiento público y privado, emisión de deuda, arrendamiento de aeronaves, inversiones de capital y fusiones y adquisiciones, consultoría en reestructuras de situaciones complejas dentro y fuera de tribunales judiciales. Su experiencia multicultural incluye la administración de equipos de banqueros y profesionistas durante la ejecución de diversas transacciones con clientes en Centro y Sudamérica, Norteamérica, Europa del Este, Medio Oriente, Asia y el Pacífico. El Señor Slowik también es miembro del consejo de administración y Presidente de Turbine USA LLC compañía privada que tiene por objeto el arrendamiento de

aeronaves operando desde de Irlanda y los EUA, respectivamente. El Sr. Slowik se desempeña como asesor senior de volofin Capital Management Ltd., una compañía financiera especializada centrada en ofrecer soluciones financieras innovadoras para el mercado de la aviación comercial. Es un piloto privado con licencia, pero ahora inactivo. El Sr. Slowik tiene una licenciatura en Ingeniería Mecánica de la Universidad de Marquette y una maestría en Administración de Empresas de la Kellogg School of Management de la Universidad Northwestern.

Ricardo Maldonado Yáñez ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2018 y también es presidente de nuestro comité de prácticas societarias desde 2023. Es socio de Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C., desde 1999. El señor Maldonado ha estado involucrado en la industria de la aviación por dos décadas en diferentes roles incluyendo secretario del consejo de administración de Mexicana de Aviación, miembro del consejo de administración del Grupo Aeroportuario del Centro Norte (OMA), y también como asesor jurídico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la oferta pública inicial del OMA y de ciertas operaciones de fusiones y adquisiciones relacionadas con Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR). El Sr. Maldonado centra su práctica profesional en fusiones y adquisiciones, aspectos bursátiles y gobierno corporativo, y es miembro del consejo de administración de ICA, una de las mayores empresas de construcción e ingeniería en México. Es miembro de la Asociación Nacional de Consejeros Corporativos (*National Association of Corporate Directors* (NACD)) y de la Red Internacional de Gobierno Corporativo (*International Corporate Governance Network* (ICGN)). El señor Maldonado recientemente cursó el programa de director de sostenibilidad en colaboración con el Instituto BIVA y el Social Value Institute en 2023. Cuenta con una maestría (LLM) en derecho en la Universidad de Chicago, un Diplomado en derecho empresarial del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) y la licenciatura en derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Guadalupe Phillips Margain ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2020. Es la directora general y consejera de Empresas ICA Tenedora, S.A. de C.V. Anteriormente trabajó en Grupo Televisa donde se desempeñó como Vicepresidente de Finanzas y Riesgos y en otros cargos. La señora Phillips es miembro del consejo de administración de varias empresas incluyendo Grupo Televisa, Grupo Axo, AUNA, Royal Holiday, Openbank y Club de Industriales. La señora Phillips tiene una licenciatura en Derecho por el Instituto Tecnológico Autónomo de México, una maestría en Derecho y Diplomacia y un doctorado de la Fletcher School of Law and Diplomacy, Tufts University.

Mónica Aspe Bernal ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2020 y es miembro de nuestro comité de prácticas societarias. Es la directora general de AT&T México y forma parte de los consejos de Nemark, Banco Nacional de México, S.A. Anteriormente fue Embajadora de México ante la OCDE. Se desempeñó como Subsecretaria de Comunicaciones en la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La señora Aspe es licenciada de Ciencias Políticas por del Instituto Tecnológico Autónomo de México y tiene una Maestría en Ciencias Políticas por la Universidad de Columbia.

Facultades del Consejo de Administración

La administración de nuestra empresa está conferida al consejo de administración y al director general. El consejo de administración establece los lineamientos y estrategia general para la conducción de nuestro negocio y supervisa el cumplimiento de los mismos.

De conformidad con la Ley del Mercado de Valores y nuestros estatutos sociales, el consejo de administración deberá aprobar, entre otras cosas:

- nuestra estrategia general;
- vigilar nuestra operación, así como la de nuestras subsidiarias;
- aprobar, con previa opinión del Comité de Auditoría: (i) operaciones con partes relacionadas, sujeto a ciertas excepciones limitadas, (ii) nuestros lineamientos en materia de control interno y auditoría interna, incluyendo aquellos lineamientos de nuestras subsidiarias, (iii) nuestras políticas de contabilidad, (iv) nuestros estados financieros y de nuestras subsidiarias, (v) las operaciones consideradas como inusuales o no recurrentes así como cualesquiera

operaciones que se ejecuten, ya sea simultánea o sucesivamente, en el lapso de un ejercicio social que involucren: (a) La adquisición o enajenación de bienes con valor igual o superior 5% de nuestros activos consolidados o (b) el otorgamiento de garantías o la asunción de pasivos por un monto total igual o superior al 5% de nuestros activos consolidados, y (vi) la elección de auditores externos;

- aprobar, con previa opinión del Comité de Prácticas Societarias: (i) nombramiento, elección y, en su caso, remoción del Director General de la Sociedad, su remuneración integral y las políticas de designación y remuneración de otros directivos inmediatos al Director General; (ii) nombrar consejeros provisionales de conformidad y con sujeción a lo dispuesto en la LMV; y (iii) aprobar los términos y condiciones de un acuerdo judicial para concluir las acciones de responsabilidad iniciadas contra un consejero por incumplimiento de los deberes de lealtad y diligencia;

- convocar a la asamblea general de accionistas y ejecutar sus resoluciones;

- presentar anualmente a la asamblea de accionistas (i) el informe del director general y, (ii) la opinión del consejo de administración en relación con el informe del director general;

- aprobar la creación de comités especiales y asegurar o garantizar la autoridad de esos comités, en el entendido de que dichos comités no contaran con aquellas facultades que en términos de nuestros estatutos sociales estén conferidas expresamente a nuestros accionistas o al consejo de administración;

- determinar el voto de las acciones que detentamos en nuestras subsidiarias; y

- las políticas de divulgación de información.

Nuestros estatutos establecen que las sesiones de nuestro consejo de administración serán válidamente convocadas y celebradas si la mayoría de los miembros o sus respectivos suplentes se encuentran presentes. Los acuerdos adoptados en dichas sesiones serán válidos si se aprueban por una mayoría de los miembros del consejo de administración sin conflicto de intereses respecto de los asuntos que se traten, asegurar o garantizar la autoridad de esos comités. El presidente del Consejo de Administración no tendrá voto de calidad en caso de empate.

Nuestro Consejo de Administración

Los miembros de nuestro consejo de administración son designados anualmente a través de una asamblea general ordinaria de accionistas. Todos nuestros consejeros permanecen en su cargo por un año y pueden ser reelectos. Los miembros actuales de nuestro consejo de administración fueron designados o ratificados mediante la asamblea general ordinaria anual de accionistas de fecha 24 de abril de 2026.

Deberes de diligencia y lealtad

La LMV impone los deberes de diligencia y de lealtad a los consejeros.

El deber de diligencia generalmente requiere que los consejeros obtengan suficiente información y estén debidamente preparados para actuar en nuestro beneficio. El deber de diligencia se da por cumplido, principalmente, (i) cuando un consejero solicita y obtiene de nuestra parte toda la información necesaria para tomar una decisión, (ii) obteniendo información de terceros; (iii) requiriendo la presencia de, y la información de, nuestros ejecutivos en tanto sea necesario para tomar decisiones, y (iv) asistiendo a las sesiones del consejo y revelando la información relevante en su poder. La omisión de actuar en cumplimiento del deber de diligencia por parte de un consejero provoca que el consejero sea responsable de manera solidaria, junto con otros consejeros responsables, por daños y perjuicios que nos causen o a nuestras subsidiarias. Una indemnización por demandas relacionadas con el incumplimiento al deber de diligencia de los consejeros ha sido incorporada en nuestros estatutos sociales. Además, contamos con un seguro de protección a los consejeros en caso de incumplimientos de su deber de diligencia.

El deber de lealtad consiste, principalmente, en la obligación de mantener la confidencialidad de la información recibida en relación con el desempeño de las responsabilidades del consejero, de abstenerse de discutir o votar en asuntos donde el consejero tenga un conflicto de interés y abstenerse de tomar ventaja de oportunidades corporativas resultantes de sus acciones como consejero. Adicionalmente, el deber de lealtad se incumple si un accionista o grupo de accionistas se ve favorecido deliberadamente.

El deber de lealtad también se incumple si el consejero usa activos de la sociedad o aprueba el uso de activos de la sociedad en contravención con nuestras políticas, revela información falsa o engañosa, ordena, o hace que no se registre cualquier transacción en nuestros últimos registros, que pudiera afectar nuestros estados financieros, o evita que información relevante no sea revelada o sea modificada.

La violación al deber de lealtad sujeta a dicho consejero a responsabilidad de manera solidaria junto con todos los consejeros que lo incumplan, por los daños y perjuicios que nos causen y a las personas bajo nuestro control. La responsabilidad también podrá surgir si resultan daños y perjuicios de los beneficios obtenidos por los consejeros o terceros, como resultado de las actividades realizadas por dichos consejeros.

Las demandas por el incumplimiento al deber de diligencia o al deber de lealtad, sólo pueden ser interpuestas en nuestro beneficio, y no en beneficio del demandante, y sólo podrán ser interpuestas por nosotros, por los accionistas o por los grupos de accionistas que representen por lo menos el 5% de las Acciones en circulación. Las demandas podrán ser interpuestas por el fiduciario que emita los CPOs o por los tenedores de los CPOs, en cada caso cuando dichos CPOs representen cuando menos el 5% de nuestras acciones Serie A.

A manera de exclusión de responsabilidad para los consejeros, la LMV señala que la responsabilidad antes descrita no podrá ser exigible si el consejero actuó de buena fe y si (i) cumplió con las leyes y estatutos sociales, (ii) la decisión fue tomada con base en la información proporcionada por los ejecutivos, auditores externos o expertos externos, cuya capacidad y credibilidad no son objeto de duda razonable, y (iii) el consejero seleccionó la alternativa más adecuada de buena fe y cualquier efecto negativo de dicha decisión no era razonablemente previsible, con base en la información disponible.

Los tribunales mexicanos no han interpretado dichas disposiciones, y por lo tanto, la aplicabilidad y ejecución de esta excepción permanece incierta.

De conformidad con la LMV y nuestros estatutos sociales, el director general y nuestros directivos principales deben actuar en nuestro beneficio y no en el beneficio de cualquier accionista o grupo de accionistas. Además, nuestros directivos deben presentar nuestras principales estrategias de negocios y las de las sociedades bajo nuestro control al Consejo de Administración para su aprobación,, presentar propuestas para el control interno al comité de auditoría, preparar todo la información relevante relacionada a nuestras actividades y a las actividades realizadas por las sociedades bajo nuestro control, revelar información relevante al público y mantener sistemas de contabilidad y registro, así como mecanismos de control interno adecuados, preparar y presentar al consejo los estados financieros anuales e implementar los mecanismos de control internos.

Reestructuración de Comités del Consejo de Administración

El 21 de abril de 2023, nuestros accionistas aprobaron modificar parcialmente nuestros estatutos y reestructurar los dos comités de nuestro consejo de administración. El comité de auditoría y prácticas societarias se dividió en dos comités: (i) el comité de auditoría y (ii) el comité de prácticas societarias. Adicionalmente, el comité de compensaciones y nominaciones dejó de existir y el comité de prácticas societarias asumió sus funciones de compensaciones y nominaciones.

Comité de Auditoría

La LMV requiere la creación de un comité que desarrolle las actividades en materia de auditoría, el cual se integrará exclusivamente con consejeros independientes y por un mínimo de tres miembros designados por el consejo de administración. El presidente de nuestro comité de auditoría fue ratificado mediante la asamblea general ordinaria anual de

accionistas de fecha el 24 de abril de 2026. Creemos que todos los miembros del comité de auditoría son independientes en términos de la LMV.

Las principales funciones del comité de auditoría son: (i) supervisar y evaluar a nuestros auditores externos, así como analizar los reportes que sean elaborados por dichos auditores externos (incluyendo su dictamen), (ii) analizar y supervisar la preparación de nuestros estados financieros y recomendar al consejo de administración su aprobación, (iii) informar al consejo de administración la situación que guarda nuestro sistema de control interno y auditoría interna y su adecuación, (iv) supervisar las operaciones con partes relacionadas y las operaciones que se lleven a cabo conforme a la legislación aplicable y que representen 20% o más de nuestros activos consolidados, (v) solicitar a nuestros directores o a expertos independientes la elaboración de los reportes que consideren necesarios, (vi) investigar e informar al consejo de administración cualquier irregularidad de la que tenga conocimiento, (vii) recibir y analizar recomendaciones y observaciones de los accionistas, miembros del consejo de administración, directores o cualquier tercero y tomar las medidas que considere necesarias, (viii) convocar a asambleas de accionistas y solicitar la inclusión de asuntos en el orden del día, (ix) supervisar el cumplimiento por parte de nuestro director general de las instrucciones dadas por nuestro consejo de administración o accionistas, (x) proporcionar el reporte anual al consejo de administración en relación con las políticas de contabilidad, su suficiencia y adecuación, así como su consistencia, (xi) dar su opinión al consejo de administración en relación con operaciones con partes relacionadas, (xii) solicitar la opinión de expertos independientes, (xiii) apoyar al consejo de administración en la elaboración de los reportes anuales para la asamblea de accionistas, y (xiv) aprobar y contratar o recomendar auditores a la asamblea de accionistas.

A la fecha de este Reporte Anual, el comité de auditoría tiene al menos un experto en finanzas, José Luis Fernández Fernández, y está integrado por tres miembros.

Los miembros actuales del comité de auditoría son:

Nombre		**Cargo**
José Luis Fernández Fernández		Presidente del Comité de Auditoría
Joaquín Alberto Palomo Déneke		Miembro propietario
John A. Slowik		Miembro propietario

Comité de Prácticas Societarias

La LMV requiere la creación de un comité que desarrolle las actividades en materia de prácticas societarias, el cual se integrará exclusivamente con consejeros independientes y por un mínimo de tres miembros designados por el consejo de administración. El presidente de nuestro comité de prácticas societarias fue ratificado mediante la asamblea general ordinaria anual de accionistas de fecha el 24 de abril de 2026. Creemos que todos los miembros del comité de prácticas societarias son independientes en términos de la LMV.

El comité de prácticas societarias es el responsable, entre otras cosas, de (i) convocar a asambleas de accionistas y solicitar la inclusión de asuntos en el orden del día (ii) supervisar y reportar el desempeño de nuestro director general y dar sus opiniones al consejo de administración en relación con su nombramiento, retribución integral y destitución por causas justificadas; (iii) supervisar y reportar el desempeño de los directivos relevantes, dar sus opiniones al consejo de administración en relación con su nombramiento, retribución integral y destitución por causas justificadas; (iv) presentar a consideración del consejo de administración los nombres de las personas que, a su juicio, deban ser designadas para ocupar cargos dentro de los dos primeros niveles jerárquicos, así como su remoción; (v) proponer al consejo de administración los esquemas de remuneración de los primeros cuatro niveles jerárquicos; (vi) apoyar al consejo de administración en la elaboración de los reportes anuales para la asamblea de accionistas; (vii) realizar las consultas que, en su caso, deban hacerse a expertos independientes en materia de compensaciones, desarrollo organizacional, estudios del mercado laboral

y todos aquellos que se relacionen con estos temas; (viii) proponer al consejo de administración la adopción, modificación o terminación de cualquier plan de incentivos para empleados; (ix) proponer al consejo de administración la celebración, modificación o terminación de cualquier contrato colectivo de trabajo; (x) informar al consejo de administración sobre las contingencias relevantes en materia laboral; (xi) proveer un reporte anual con consejo de administración en respecto a asuntos de prácticas societarias, nominaciones y compensaciones.

Los miembros actuales del comité de prácticas societarias son:

Nombre		Cargo
Ricardo Maldonado Yáñez		Presidente y Miembro
Mónica Aspe Bernal		Miembro Propietario
Guadalupe Phillips Margain		Miembro Propietario

Directivos Relevantes

Nuestros ejecutivos son nombrados por el consejo de administración, conforme a la propuesta realizada por el comité de prácticas societarias, por un periodo indefinido y podrán ser destituidos de su cargo por el mismo consejo de administración, en tanto el pago de las indemnizaciones correspondientes, de ser el caso, sea efectuado en términos de la Ley Federal del Trabajo y del contrato laboral respectivo.

El 100% de nuestros directivos relevantes son del sexo masculino.

A continuación, se indican los nombres, edad, cargo y la experiencia de cada uno de nuestros ejecutivos a la fecha de este Reporte Anual. El domicilio de nuestros ejecutivos es aquel señalado como el domicilio de nuestras oficinas principales.

Nombre	Edad	Cargo
Enrique Javier Beltranena Mejicano	63	Presidente Ejecutivo y Director General
Holger Blankenstein	51	Vicepresidente Ejecutivo Aerolínea – Comercial y Operaciones
Jaime Esteban Pous Fernández	56	Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas
José Luis Suárez Durán	58	Vicepresidente Senior Operaciones
José Alejandro de Iturbide Gutiérrez	59	Vicepresidente Jurídico
Jimmy Maurice Zadigue	54	Director Senior Auditoría Interna y Evaluación Riesgos

Holger Blankenstein ha sido nuestro Vicepresidente Ejecutivo Aerolínea – Comercial y Operaciones desde 2018, anteriormente fue nuestro Director Ejecutivo Comercial desde 2009 a 2017. Tiene a su cargo las áreas de ventas, mercadotecnia, planeación, itinerarios, administración de ingresos y carga, así como el liderazgo del departamento de tecnologías de la información. El señor Blankenstein ha estado con la Compañía desde su fundación en 2005 y formó parte del equipo que hizo pública a la Compañía en 2013. Antes de 2005, fue Director de Desarrollo Estratégico en TACA International Airlines en El Salvador, de 2003 a 2005, donde dirigió proyectos clave, como la migración de sistemas de líneas aéreas integradas, la estrategia de crecimiento empresarial de mantenimiento de TACA, y el plan de negocios de Volaris. El señor Blankenstein comenzó su carrera como consultor para Bain & Company en 1998 en la oficina de Múnich. Luego se trasladó a la oficina de Sidney en el año 2000. Allí participó en asignaciones de servicios financieros, automotriz y minoristas. El señor Blankenstein obtuvo un MBA de la Universidad de Iowa y un título de posgrado en negocios y economía de la Universidad de Goethe en Frankfurt, Alemania.

Jaime Esteban Pous Fernández ha sido nuestro Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas desde 2021, anteriormente fue nuestro Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas Interino desde junio 2020. Se unió a la Compañía en 2013 como Director Jurídico y fue nuestro Vicepresidente Senior Jurídico y de Relaciones Institucionales de 2016 a 2020. Adicionalmente, ocupó el cargo de Secretario de nuestro Consejo de Administración de 2018 a 2022 y el cargo de Secretario del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de 2013 a 2022. Antes de integrarse a nuestra Compañía, el señor Pous trabajó en Grupo Televisa, donde fue director jurídico de 1999 a 2012. El señor Pous cuenta con una licenciatura en derecho por el Instituto Tecnológico Autónomo de México y estudió una maestría en derecho en University of Texas at Austin.

José Luis Suárez Durán ha sido nuestro Vicepresidente Senior de Operaciones desde 2017, anteriormente fue nuestro Director Ejecutivo de Operaciones de 2015 a 2017. Se incorporó a Volaris en 2006 como Director de Ventas. En 2012 ocupó el cargo de Director de Servicio y Venta a Clientes donde supervisó las operaciones en los aeropuertos, rampa, sobrecargos y soluciones al cliente. En sus funciones actuales, es responsable de las operaciones áreas, mantenimiento, pilotos y sobrecargos y operación de aeropuertos. Antes de incorporarse a la Compañía, el señor Suárez Durán trabajo en Sabre Holdings de 1996 a 2006. El señor Suárez Durán tiene una licenciatura en Ingeniería Industrial por la Universidad Iberoamericana, una maestría en Ingeniería Industrial y una maestría en Administración de Empresas por la Universidad de Missouri en Columbia, así como un título en Alta Dirección de Empresas por el IPADE.

José Alejandro de Iturbide Gutiérrez ha sido nuestro Vicepresidente Jurídico desde 2021. Además se desempeña como Secretario de nuestro Consejo de Administración y como Secretario de los Comités de Auditoría y de Prácticas Societarias. Antes de integrarse a la Compañía, se desempeñó como Director Corporativo Legal, Managing Director y Secretario del Consejo de Administración de Grupo Financiero Citibanamex, también ocupó los cargos en México de Director Jurídico en General Electric y Barclays Capital, entre otros. Alejandro de Iturbide cuenta con una licenciatura en derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México y estudió una maestría en derecho en la University de Notre Dame, Escuela de Derecho (Programa en Londres, Inglaterra).

Jimmy Maurice Zadigue ha sido nuestro director senior Auditoría Interna y Evaluación Riesgos, (antes director de auditoría interna) desde 2020. Anteriormente, trabajo como Director de Auditoría Interna de Sempra Infraestructura México (IE nova) y fungió como nuestro director de auditoría interna desde abril de 2011 a febrero 2019. Anteriormente, el señor Zadigue ha trabajado como director de operaciones, finanzas y administración en Swarovski en México y como director de finanzas y control de negocio en Bombardier North America. El señor Zadigue es contador certificado en Canadá y auditor interno certificado. Cuenta con una licenciatura en administración de empresas por parte de la HEC-Montreal y una maestría de ciencias en contabilidad por parte de la Université du Québec.

Actividades de directivos relevantes

Nuestro director general y los directivos relevantes tienen la obligación de centrar sus funciones en procurar la creación de valor en beneficio de la sociedad, por lo que responderán por los daños y perjuicios causados a la sociedad, por:

- favorecer a un determinado accionista o grupo de accionistas;
- aprobar operaciones que celebre la sociedad (o sus subsidiarias) con partes relacionadas sin ajustarse o dar cumplimiento a los requerimientos legales, tales como la obtención de la opinión de un experto y de la autorización del consejo de administración, sobre una base casuística;
- usar o gozar (o autorizar a un tercero el uso o goce) de nuestros bienes en contravención a las políticas de la sociedad;
- hacer uso indebido de nuestra información confidencial;
- aprovechar las oportunidades corporativas o consultar a un tercero para tomar ventaja de las oportunidades corporativas sin la aprobación de nuestro consejo de administración;
- divulgar información que no sea del conocimiento público o revelar información falsa o incorrecta u omitir revelar información relevante;

- ordenar que las operaciones realizadas no sean registradas;
- destruir o modificar los resultados o información de la sociedad; y
- presentar información falsa o engañosa a la CNBV.

Nuestro director general se encuentra obligado, principalmente a:

- dar cumplimiento a los acuerdos de las asambleas de accionistas y de nuestro consejo de administración;
- someter a la aprobación del consejo de administración las estrategias de negocio;
- someter al comité de auditoría los lineamientos del sistema de control interno;
- difundir la información relevante al público;
- cumplir con las leyes aplicables en relación con la recompra y subsecuentes adquisiciones de acciones;
- cumplir con la legislación aplicable en materia de pago de dividendos; y
- mantener adecuadamente los sistemas y mecanismos de control interno de contabilidad y registro.

Políticas de inclusión laboral

Nuestro código de ética incluye disposiciones relativas a la igualdad de oportunidades de empleo sin distinción de sexo. Adicionalmente, contamos con una política interna denominada “Política de diversidad e igualdad de oportunidades de empleo”, la cual tiene por objeto desarrollar una fuerza de trabajo diversa, con oportunidades iguales aplicable a todos nuestros empleados. Esta política es supervisada por nuestra dirección de desarrollo organizacional.

Compensación de consejeros y directivos

En 2023, 2024 y 2025, los ejecutivos de alta dirección que se mencionan en este reporte anual, recibieron una compensación agregada por corto plazo de un importe de EUA $5.9 millones, EUA $6.5 millones y EUA $6.4 millones, respectivamente; así como, a largo plazo por un monto de EUA $4.2 millones, EUA $4.2 millones y EUA $4.0 millones, respectivamente.

En 2023, 2024 y 2025, todos nuestros ejecutivos de alta dirección recibieron una compensación agregada de beneficios a corto plazo de EUA $13.8 millones, EUA $15.2 millones y EUA $17.2 millones, respectivamente, así como a largo plazo de EUA $5.7 millones, EUA $6.5 millones y EUA $5.9 millones, respectivamente. Estos montos fueron reconocidos en salarios y beneficios en nuestros estados consolidados de resultados.

En 2023, 2024 y 2025 el presidente y los miembros independientes del Consejo de Administración recibieron una compensación neta de, EUA $0.7 millones, EUA $0.4 millones y EUA $0.4 millones, respectivamente y el resto de los consejeros recibieron una compensación neta de EUA $0.2 millones, EUA $0.1 millones y EUA $0.2 millones, respectivamente.

En 2024 y 2025, el monto pagado al presidente y miembros independientes incluyó el pago a través de acciones de la Compañía por un total EUA $0.8 millones y EUA $0.8 millones, respectivamente.

Nuestros directores o ejecutivos no tienen derecho a ningún beneficio en caso de destitución, excepto por las indemnizaciones previstas en la Ley Federal del Trabajo. No obstante, en relación con la operación propuesta, determinados contratos de trabajo de algunos directivos preverán el pago de indemnizaciones por despido y otros derechos, incluido el derecho a vender a la Sociedad las acciones ordinarias de la misma recibidas en virtud de acuerdos de remuneración de empleados a precios predeterminados.

Planes de Retención a Largo Plazo

Plan de incentivos para Ejecutivos (MIP por sus siglas en inglés)

MIP II

El 19 de febrero de 2016, nuestra Asamblea de Accionistas autorizó la extensión del MIP para algunos ejecutivos clave, a este plan se le denominó MIP II. De acuerdo con este plan, l otorgamos DASAs a los ejecutivos clave, los cuales se liquidan en efectivo después de cumplir el período de servicios requerido. El monto liquidable en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de nuestras acciones generado en el período que va desde la fecha de otorgamiento de derechos y la fecha de ejercicio. El pasivo por DASAs se valúa, inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación, al valor razonable de los DASAs, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados. El costo de la compensación es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido.

El 15 de julio de 2025 se aprobó la extensión de MIP II por cinco años hasta el 18 de febrero de 2031.

El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025 fue de EUA $1.4 millones, EUA $0.1 millones y EUA $0.01 millones, respectivamente. El costo de compensación se reconoce en nuestros estados consolidados de resultados en el rubro de salarios y beneficios durante el período de servicio. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, reconocimos un beneficio por EUA $0.1 millones, EUA $1.1 millones y EUA $0.1 millones, respectivamente, asociados con estos DASA en nuestros estados consolidados de resultados. Durante 2023, 2024 y 2025 no se ejercieron DASA.

Plan de incentivos para miembros del Consejo de Administración (BoDIP por sus siglas en inglés)

El número de acciones que mantiene el fiduciario al 31 de diciembre de 2023 era de 4,781,769, de las cuales tres acciones tenían un precio de Ps.26.29; 586,263 acciones tenían un precio de Ps.16.12; 807,255 acciones tenían un precio de Ps.16.80; 2,107,566 acciones tenían un precio de Ps.9.74; 610,848 acciones tenían un precio de Ps.32.23; 669,834 acciones tenían un precio de Ps.33.80.

El número de acciones que mantiene el fiduciario al 31 de diciembre de 2024 era de 3,388,251, de las cuales tres acciones tenían un precio de Ps.26.29; 2,107,566 acciones tenían un precio de Ps.9.74; 610,848 acciones tenían un precio de Ps.32.23 y 669,834 acciones tenían un precio de Ps.33.80.

El número de acciones que mantiene el fiduciario al 31 de diciembre de 2025 era de 1,138,384, de las cuales 542,976 acciones tenían un precio de Ps.32.23 y 595,408 acciones tenían un precio de Ps.33.80.

Durante los años terminados en 2023 y 2025, ciertos miembros del Consejo ejercieron sus opciones de compra. Durante el año terminado en 2024 los miembros del Consejo no ejercieron estas opciones de compra. De acuerdo con los términos del plan, Volaris está autorizada a recibir los fondos de la venta de dichas acciones. El número de acciones anuladas durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025 fueron de 586,263, 807,255 y 1,898,603, respectivamente.

En abril de 2023, nuestra Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas modificó los términos del BoDIP. A partir de 2023, ciertos miembros del Consejo de Administración recibirán beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, administrado por el Fideicomiso LTIP. Estos beneficios son entregados a los beneficiarios una vez que se cumplan las condiciones establecidas.

Al 31 de diciembre de 2023 el número de acciones mantenidas y disponibles para ser ejercidas es de 370,860, cuyo precio era de Ps.21.14.

Al 31 de diciembre de 2024 el número de acciones mantenidas y disponibles para ser ejercidas es de 588,205, cuyo precio era de Ps.13.27.

Al 31 de diciembre de 2023 el número de acciones mantenidas y disponibles para ser ejercidas es de 1,030,094, cuyo precio era de Ps.7.90.

Plan de incentivos a largo plazo

El 6 de noviembre de 2014, nuestros accionistas y los accionistas de nuestra subsidiaria Servicios Corporativos, aprobaron una enmienda al plan actual de retención para el beneficio de ciertos ejecutivos claves basados en las recomendaciones de nuestro Consejo de Administración con fecha 24 julio y 29 agosto de 2014. Para dichos propósitos el 10 de noviembre de 2014, un fideicomiso irrevocable de administración fue creado para Servicios Corporativos y sus ejecutivos clave. El nuevo plan fue estructurado como un plan de compra de acciones (liquidable en capital) y un plan DASA (liquidable en efectivo).

El 18 de octubre de 2018, nuestro Consejo de Administración aprobó el nuevo plan de retención a largo plazo para ciertos ejecutivos, a través del cual los beneficiarios del plan pueden recibir acciones una vez que se cumplan las condiciones del servicio. Este plan no incluye compensaciones de efectivo otorgadas a través de derecho sobre nuestras acciones. El plan de retención otorgado en periodos anteriores bajo plan de incentivos a largo plazo continuará en plena vigencia hasta que cumplan sus respectivas fechas de vencimiento y la compensación en efectivo derivada de estas podrán ser liquidadas de acuerdo con las condiciones establecidas de cada plan.

Liquidable con instrumentos de capital

Con base en el plan de compra de acciones (liquidable en capital), en noviembre de 2014 a ciertos ejecutivos clave les fue otorgado un bono especial por un monto de Ps.10.8 millones (EUA $797 mil al 11 de noviembre de 2014, con base en un tipo de cambio de Ps.13.58 por EUA $1) para ser utilizado en la compra de nuestras acciones.

El bono por un monto de Ps.7.1 millones (EUA $520 mil, con base al tipo de cambio de Ps.13.58 por EUA $1 al 11 de noviembre de 2014) neto de impuestos, fue transferido el 11 de noviembre de 2014, de acuerdo con las instrucciones de cada ejecutivo, al fideicomiso administrativo para la adquisición de acciones Serie “A” a través de un intermediario autorizado por la BMV basado en las instrucciones del Comité Técnico de dicho fideicomiso.

Sujeto a términos y condiciones específicos establecidos por el fideicomiso administrativo, las acciones adquiridas fueron depositadas en el Fideicomiso para su administración hasta la fecha en que no existan condiciones de irrevocabilidad para cada uno de los ejecutivos, que es la fecha en la que dichos ejecutivos pueden disponer totalmente de las acciones.

El plan de compra de acciones establece que si los términos y condiciones no se cumplen en el período que termina en la fecha en la que no existan condiciones de irrevocabilidad, entonces las acciones serán vendidas a la BMV, y Servicios Corporativos, Volaris y Volaris Opco podrán recibir los recursos de la venta de las acciones.

El balance contable de cada uno de los ejecutivos será monitoreado por el fideicomiso administrativo. Los objetivos del Fideicomiso Administrativo son adquirir acciones Serie A, a nombre de los ejecutivos y administrar dichas acciones con base en las instrucciones del Comité Técnico.

Debido a que el fideicomiso administrativo es controlado y por lo tanto consolidado por Volaris, las acciones adquiridas en el mercado y mantenidas por el fideicomiso administrativo son presentadas para propósitos contables como acciones en tesorería en el estado consolidado de cambios en el patrimonio.

En noviembre de 2023, 2024 y 2025, las extensiones al plan de incentivos a largo plazo fueron aprobados respectivamente por los accionistas y nuestro consejo de administración, respectivamente. El costo total de las extensiones aprobado fue de EUA $5.7 millones (EUA $3.7 millones neto de retención de impuestos), EUA $5.8 millones (EUA $3.8 millones neto de retención de impuestos) y EUA $5.9 millones (EUA $3.8 millones neto de retención de impuestos), respectivamente. Bajo los términos de este plan ciertos empleados clave se les otorgó una bonificación especial, la cual fue

transferida al fideicomiso administrativo para la compra de acciones Serie A.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, reconocimos EUA $6.0 millones, EUA $6.3 millones y EUA $6.4 millones, respectivamente, como costo de compensación asociados con el plan de incentivos a largo plazo en nuestros estados consolidados de resultados.

Durante 2024 no se anularon acciones. Durante 2025, algunos empleados clave dejaron la Compañía; por lo tanto, las condiciones para la irrevocabilidad de las acciones a ser otorgadas no fueron cumplidas. De acuerdo con el plan, Servicios Corporativos, Volaris y Volaris Opco están autorizadas para recibir los fondos de la venta de dichas acciones, el número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2025, fueron 295,821.

Al 31 de diciembre de 2023, 2024 y 2025, 9,163,300 acciones, 10,492,330 acciones y 10,939,303 acciones, respectivamente, se encuentran depositadas en el fideicomiso con base en este plan. Todas las acciones otorgadas se consideran no entregadas. Dichas acciones se encuentran en tesorería y son consideradas en circulación para efectos del cálculo de la utilidad por acción diluida.

Tenencia Accionaria de Consejeros y Funcionarios

A la fecha del presente reporte anual, nuestros consejeros y directivos son titulares de acciones como se muestra a continuación:

Nombre	Cargo	Número de acciones
Brian Hanna Franke	Presidente del Consejo de Administración	3,217,250*
John A. Slowik	Consejero independiente	191,860*
William Dean Donovan	Consejero independiente	2,863,650[*]*
Andrew Sammons Broderick	Consejero	41,920[*]*
Monica Aspe Bernal	Consejero independiente	89,953*
Marco Andrés Baldocchi Kriete	Consejero indepediente	187,050*
Stanley Lorin Pace	Consejero independiente	228,390*
Guadalupe Phillips Margain	Consejero independiente	158,513*
Ricardo Maldonado Yáñez	Consejero independiente	176,678*
José Luis Fernández Fernández	Consejero independiente	193,724*
Joaquin Alberto Palomo Deneke	Consejero independiente	101,860*
Enrique Javier Beltranena Mejicano	Presidente Ejecutivo y Director General	13,866,647*
Holger Blankenstein	Vicepresidente Ejecutivo Aerolínea – Comercial y Operaciones	5,567,828*
Jaime Esteban Pous Fernández	Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas	2,566,057*
José Luis Suárez Durán	Vicepresidente Senior Operaciones	785,238*
José Alejandro de Iturbide Gutiérrez	Vicepresidente Jurídico	740,442*
Jimmy Maurice Zadigue	Director Senior Auditoría Interna y Evaluación Riesgos	173,287*

*Acciones en propiedad a través de CPOs or ADSs. Información extraída de los reportes de tenencia accionaria presentados ante la SEC.

Su participación accionaria representa menos del 2.7% de nuestras acciones. A la fecha de este reporte anual ningún otro de nuestros consejeros y/o funcionarios son propietarios de acciones representativas del capital social de Volaris. Con excepción del plan de incentivos para ejecutivos que se describe en la sección anterior, a la fecha del presente Prospecto no tenemos convenios para la emisión u otorgamiento de opciones, acciones o valores para nuestros empleados, o cualquier otro acuerdo relacionado con la participación de nuestros empleados en el capital social de Volaris. Ver “Administradores y Accionistas – Accionistas – Accionistas mayoritarios y tenencia accionaria.”

Consejeros de la empresa [Sinopsis]

Independientes [Miembro]

Fernández Fernández José Luis			
Sexo		**Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)**	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	**Prácticas Societarias**	**Evaluación y Compensación**	
SI	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		**Tipo de asamblea**	
2026-04-24		Ordinaria Anual	
Periodo por el cual fueron electos	**Cargo**	**Tiempo laborando en la Emisora (años)**	**Participación accionaria (en %)**
1 año	Propietario	15	0.0166
Información adicional			

Aspe Bernal Mónica			
Sexo		**Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)**	
Mujer		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	**Prácticas Societarias**	**Evaluación y Compensación**	
NO	SI	SI	
Designación [Sinopsis]			

Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2026-04-24		Ordinaria Anual	
Periodo por el cual fueron electos	**Cargo**	**Tiempo laborando en la Emisora (años)**	**Participación accionaria (en %)**
1 año	Propietario	7	0.0077
Información adicional			

Maldocchi Kriete Marco Andrés		
Sexo	**Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)**	
Hombre	Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	**Prácticas Societarias**	**Evaluación y Compensación**
NO	NO	NO

Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		**Tipo de asamblea**	
2026-04-24		Ordinario Anual	
Periodo por el cual fueron electos	**Cargo**	**Tiempo laborando en la Emisora (años)**	**Participación accionaria (en %)**
1 año	Propietario	17	0.0160
Información adicional			

Palomo Déneke Joaquín Alberto		
Sexo	**Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)**	
Hombre	Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	**Prácticas Societarias**	**Evaluación y Compensación**
SI	NO	NO

Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		**Tipo de asamblea**	
2026-04-24		Ordinaria Anual	
Periodo por el cual fueron electos	**Cargo**	**Tiempo laborando en la Emisora (años)**	**Participación accionaria (en %)**
1 año	Propietario	21	0.0087
Información adicional			

Slowik John	
Sexo	**Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)**
Hombre	Propietario
Participa en comités [Sinopsis]	

Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
SI	NO	NO

Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2026-04-24		Ordinario Anual	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Propietario	15	0.0164
Información adicional			

Pace Stanley L.			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	

Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	NO	NO

Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2026-04-24		Ordinaria Anual	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Propietario	10	0.0196
Información adicional			

Maldonado Yáñez Ricardo			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	

Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	SI	SI

Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2026-04-24		Ordinaria Anual	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Propietario	9	0.0152
Información adicional			

Phillips Margain Guadalupe

Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Mujer	Propietario

Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	SI	SI

Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2026-04-24		Ordinaria Anual	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Propietario	7 años	0.0136

Información adicional

Donovan William Dean	
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Hombre	Propietario

Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	NO	NO

Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2026-04-24		Ordinaria Anual	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Propietario	17	0.2456

Información adicional

Escobar Nottebohm Rodrigo Antonio	
Sexo	Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Hombre	Suplente

Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
NO	NO	NO

Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2026-04-24		Ordinaria Anual	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Suplente	7	0

Información adicional

Patrimoniales [Miembro]

Franke Brian H.			
Sexo		**Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)**	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	**Prácticas Societarias**	**Evaluación y Compensación**	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		**Tipo de asamblea**	
2026-04-24		Ordinaria Anual	
Periodo por el cual fueron electos	**Cargo**	**Tiempo laborando en la Emisora (años)**	**Participación accionaria (en %)**
1 año	Presidente	17	0.2759
Información adicional			

Broderick Andrew S.			
Sexo		**Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)**	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	**Prácticas Societarias**	**Evaluación y Compensación**	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		**Tipo de asamblea**	
2026-04-24		Ordinaria Anual	
Periodo por el cual fueron electos	**Cargo**	**Tiempo laborando en la Emisora (años)**	**Participación accionaria (en %)**
1 año	Propietario	17	0.0036
Información adicional			

Relacionados [Miembro]

Beltranena Mejicano Enrique Javier			
Sexo		**Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)**	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	**Prácticas Societarias**	**Evaluación y Compensación**	
NO	NO	NO	
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		**Tipo de asamblea**	

2026-04-24		Ordinara Anual	
Periodo por el cual fueron electos	**Cargo**	**Tiempo laborando en la Emisora (años)**	**Participación accionaria (en %)**
1 año	Propietario	21	1.1893
Información adicional			

Porcentaje total de hombres como directivos relevantes:	100
Porcentaje total de mujeres como directivos relevantes:	0
Porcentaje total de hombres como consejeros:	83.33
Porcentaje total de mujeres como consejeros:	16.67
Cuenta con programa o política de inclusión laboral:	SI

Descripción de la política o programa de inclusión laboral:

DESCRIPCIÓN DE LA POLÍTICA DE INCLUSIÓN LABORAL

Nuestro código de ética incluye disposiciones relativas a la igualdad de oportunidades de empleo sin distinción de sexo. Adicionalmente, contamos con una política interna denominada “Política de diversidad e igualdad de oportunidades de empleo”, la cual tiene por objeto desarrollar una fuerza de trabajo diversa, con oportunidades iguales aplicable a todos nuestros empleados. Esta política es supervisada por nuestra dirección de desarrollo organizacional.

Accionistas de la empresa [Sinopsis]

Accionistas beneficiarios de más del 10% del capital social de la emisora [Miembro]

No aplica No aplica No aplica	
Participación accionaria (en %)	No aplica
Información adicional	
No aplica	

Accionistas que ejerzan influencia significativa [Miembro]

No aplica No aplica No aplica	
Participación accionaria (en %)	No aplica
Información adicional	
No aplica	

Accionistas que ejerzan control o poder de mando[Miembro]

No aplica No aplica No aplica	
Participación accionaria (en %)	No aplica
Información adicional	
No aplica	

Estatutos sociales y otros convenios:

ESTATUTOS SOCIALES Y OTROS CONVENIOS

Capital social

Nuestro capital social se encuentra dividido en dos series de acciones, las acciones Serie A y las acciones Serie B. Las acciones Serie A son acciones ordinarias y solamente podrán suscribirse y pagarse por inversionistas mexicanos controlados por personas físicas mexicanas. Las acciones Serie B son acciones ordinarias y podrán suscribirse y pagarse indistintamente por inversionistas mexicanos o extranjeros.

El 22 de noviembre de 2023, los accionistas extranjeros de Volaris, concluyeron la conversión de 57,513,873 (cincuenta y siete millones quinientas trece mil ochocientas setenta y tres) acciones Serie B representativas del capital social por igual número de acciones Serie A, las cuales, en virtud de ser accionistas extranjeros, fueron entregadas a través de S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., y afectadas al Fideicomiso emisor de CPOs No. 80676 constituido por Volaris con el Fiduciario. En consecuencia, ya no contamos con acciones serie B.

Debido a que somos una sociedad anónima bursátil de capital variable, nuestro capital social se encuentra integrado por una parte fija representada por acciones Clase I y por una parte variable, representada por acciones Clase II, las cuales, a su vez, pueden estar representada por acciones Serie A y acciones Serie B. Nuestros estatutos sociales contemplan que las acciones Serie B no podrán representar más del 49% de nuestro capital social que no sea subyacente de los CPOs en cualquier momento.

Al momento de la fecha del presente reporte anual, nuestro capital social consiste en 1,165,976,677 (mil ciento sesenta y cinco millones novecientas setenta y seis mil seiscientas setenta y siete) acciones Serie A. Todas o una porción de nuestras acciones Serie A pueden ser subyacentes de los CPOs y pueden ser compradas por inversionistas extranjeros.

Los inversionistas extranjeros solamente podrán adquirir acciones Serie A, a través de los CPOs (incluyendo CPOs en la forma de ADSs), los cuales proporcionarán a los extranjeros derechos económicos, pero no derechos de voto.

Hemos obtenido autorización por parte de la Secretaría de Economía para emitir hasta en un 90% de nuestras acciones en circulación representativas de nuestro capital social en la forma de CPOs.

Aumentos y disminuciones de capital

La parte fija de nuestro capital social podrá aumentarse o disminuirse por resolución de la asamblea general extraordinaria de accionistas y mediante la reforma de nuestros estatutos sociales. La parte variable del capital podrá aumentarse o disminuirse por resolución de la asamblea general ordinaria de accionistas, sin necesidad de reformar nuestros estatutos sociales. Los aumentos y disminuciones de capital, ya sean en la parte fija o variable, deberán inscribirse en nuestro libro de variaciones de capital. No podrán emitirse acciones nuevas, a menos que las acciones emitidas hayan sido pagadas en su totalidad.

Inscripción y transmisión de acciones

Las acciones representativas de nuestro capital social están amparadas por títulos nominativos. Los accionistas de nacionalidad mexicana podrán mantener sus Acciones en forma de títulos físicos, o bien, en Acciones Serie A (en caso de inversionistas mexicanos) o en forma de CPOs (en caso de inversionistas extranjeros) a través de registros electrónicos en los libros de instituciones autorizadas que mantienen cuentas en la institución para el depósito en México, la S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., o Indeval. El Fiduciario de los CPOs será el accionista registrado de las acciones Serie A subyacentes a los CPOs. Las instituciones autorizadas para mantener cuentas en Indeval incluyen a casas de bolsa, instituciones de crédito y demás entidades autorizadas para tales efectos. Llevamos un registro de acciones y únicamente reconoceremos como accionistas a las personas que se encuentren inscritas como tales en dicho registro por contar con títulos expedidos a su nombre, y a quienes mantengan Acciones o CPOs, ya sea directa o indirectamente a través de registros en cuentas con Indeval.

De conformidad con la legislación mexicana, las transmisiones de acciones deberán inscribirse en nuestro registro de acciones, ya sea que dichas transmisiones se efectúen mediante la entrega física de los títulos correspondientes o mediante la transmisión de CPOs representativos de acciones Serie A que estén mantenidos a través de registros electrónicos que permitan correlacionar el registro de acciones con los registros de cuentas en Indeval, en caso de registros electrónicos de CPOs o acciones Serie A.

Disposiciones de Cambio de Control

A continuación, se transcribe la Cláusula Octava de los estatutos sociales en la parte referente al cambio de control:

"OCTAVA. Adquisición de Acciones Propias; Disposiciones en Materia de Cambio de Control; Restricciones en la Transferencia de Acciones Serie B.

(a) Adquisición de Acciones Propias. La Sociedad podrá adquirir acciones representativas de su capital social o títulos de crédito u otros instrumentos que representen dichas acciones, sin que sea aplicable la prohibición a que se refiere el primer párrafo del Artículo 134 (ciento treinta y cuatro) de la Ley General de Sociedades Mercantiles. La adquisición de acciones propias se realizará en alguna bolsa de valores nacional o extranjera, o en mercados del extranjero, a precios de mercado, salvo que se trate de ofertas públicas o de subastas autorizadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores. La adquisición de acciones propias se realizará con cargo al capital contable, en cuyo supuesto las acciones adquiridas podrá mantenerlas la Sociedad en tenencia propia, sin necesidad de realizar una reducción de capital social, o bien, con cargo al capital social, en cuyo caso se convertirán en acciones no suscritas que conserve en tesorería, sin necesidad de acuerdo de la Asamblea General de Accionistas.

La Asamblea General Ordinaria de Accionistas deberá acordar expresamente, para cada ejercicio social, el monto máximo de recursos que podrán destinarse a la compra de acciones propias o títulos de crédito u otros instrumentos que las representen, con la única limitante que los recursos totales destinados a este fin, no podrán exceder de la sumatoria del saldo total de las utilidades netas de la Sociedad, incluyendo las retenidas de ejercicios

anteriores. En su caso, la Sociedad deberá estar al corriente en el pago de las obligaciones derivadas de instrumentos de deuda inscritos en el Registro Nacional de Valores. El Consejo de Administración deberá designar a las personas responsables de la adquisición y colocación de acciones propias.

En tanto pertenezcan a la Sociedad las acciones adquiridas, éstas no podrán ser representadas ni votadas en Asambleas Generales de Accionistas, ni ejercerse derechos sociales o económicos de tipo alguno respecto de las mismas.

La adquisición y enajenación de acciones previstos en esta Cláusula, los informes que sobre dichas operaciones deban presentarse a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas, las normas de revelación en la información financiera, así como la forma y términos en que estas operaciones sean dadas a conocer a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, a la bolsa de valores correspondiente y al público inversionista, estarán sujetos a los términos de la Ley del Mercado de Valores y a las Disposiciones de Carácter General que expida la propia Comisión.

(b) Disposiciones en Materia de Cambio de Control.

(A) Definiciones.

Para fines de este inciso de la Cláusula Octava, los términos que a continuación se indican tendrán el significado siguiente:

"Acciones" significan cualesquiera y todas las acciones representativas del capital de la Sociedad, cualquiera que sea su clase, serie o denominación, o cualquier título, valor, derecho (desprendible o no, representado o no por cualquier instrumento, o resultante de disposiciones convencionales o contractuales y no de cualquier instrumento) o instrumento emitido o creado con base en esas acciones, incluyendo certificados de participación ordinarios o certificados de depósito respecto de los mismos, independientemente de la legislación que los rija o del mercado en el que estén colocados o se hubieren celebrado u otorgado, o de su denominación, o que confiera algún derecho sobre esas acciones o sea convertible en, o canjeable por, dichas acciones, incluyendo instrumentos y operaciones financieras conocidas como derivadas, opciones, títulos opcionales o cualquier derecho o instrumento similar o equivalente, o cualquier derecho integral o parcial respecto de, o relacionado con, acciones representativas del capital de la Sociedad, comprendiéndose en todos los casos dentro de la definición, no obstante no poderse considerar estrictamente como acciones.

"Acuerdo de Voto" tiene el significado que se le atribuye en el texto de esta Cláusula Octava.

"Afiliada" significa (i) cualquier sociedad que Controle a, sea Controlada por, o esté bajo Control común con, cualquier Persona, y (ii) respecto de personas físicas, significa cualquiera de los padres, hermanos, cónyuge, ex-cónyuge, concubinos, descendientes en línea recta, sin límite de grado, y los cónyuges y ex cónyuges de dichos descendientes, así como cualquier fideicomiso o convenio equivalente celebrado con el propósito de beneficiar a cualquiera de dichas personas físicas.

"Competidor" significa cualquier Persona dedicada, directa o indirectamente, por cualquier medio y a través de cualquier entidad, vehículo o contrato, de manera preponderante o esporádica, (i) al negocio de prestación de servicios de transportación aérea de pasajeros, carga, correo y/o mixta, y/o (ii) a cualquier actividad que realice, en cualquier momento durante su existencia, la Sociedad o cualquiera de sus Subsidiarias y que represente el 5% (cinco por ciento) o más de los ingresos brutos a nivel consolidado de la Sociedad y sus Subsidiarias, en el entendido que el Consejo de Administración de la Sociedad podrá, caso por caso, acordar excepciones al concepto de Competidor, mediante resoluciones tomadas en los términos de estos Estatutos Sociales.

"Consorcio" significa el conjunto de personas morales, de cualquier naturaleza, como quiera que se denominen e independientemente de la jurisdicción conforme a la cual estén constituidas, vinculadas entre sí por una o más personas físicas que, integrando o no un Grupo de Personas, tengan el Control de las

primeras, en el entendido que entre el concepto de personas morales, se entenderá se incluyen fideicomisos o contratos similares, independientemente de la legislación conforme a la que estén constituidos o celebrados o de su denominación.

"Control", "Controle", "Controlar" o "Controlada" significa la capacidad de una Persona o Grupo de Personas, de cualquier naturaleza, como quiera que se denominen (incluyendo a un Consorcio o Grupo Empresarial) e independientemente de la jurisdicción conforme a la cual estén constituidas de llevar a cabo cualquiera de los actos siguientes (i) imponer directa o indirectamente, decisiones en las Asambleas Generales de Accionistas, de socios u órganos equivalentes, o nombrar o destituir a la mayoría de los consejeros administradores o sus equivalentes de la Sociedad, (ii) mantener la titularidad de cualquier clase de Acciones o de derechos respecto de las mismas, que permitan, directa o indirectamente, ejercer el voto respecto de más del 50% (cincuenta por ciento) del capital de la Sociedad, o (iii) dirigir o de cualquier forma determinar, directa o indirectamente, la administración, la estrategia o las principales políticas de la Sociedad, ya sea a través de la propiedad de valores, por contrato o de cualquier forma.

"Directivos Relevantes" significa el Director General, así como las personas físicas que ocupando un empleo, cargo o comisión en la Sociedad o en las personas morales que Controle dicha Sociedad o que Controlen a dicha Sociedad, adopten decisiones que trasciendan de forma significativa en la situación administrativa, financiera, operacional o jurídica de la propia Sociedad o del Grupo Empresarial al que ésta pertenezca, sin que queden comprendidos dentro de esta definición los miembros del Consejo de Administración o del Consejo de Administración de la Persona de que se trate.

"Grupo Empresarial" significa el conjunto de personas morales, de cualquier naturaleza, como quiera que se denominen e independientemente de la jurisdicción conforme a la cual estén constituidas, organizadas conforme a esquemas de participación directa o indirecta en el capital social, o de cualquier otra forma, en las que una misma persona moral, de cualquier naturaleza, mantenga el Control de las demás personas morales, en el entendido que en el concepto de personas morales, se entenderá se incluyen fideicomisos o contratos similares, independientemente de la legislación conforme a la que estén constituidos, celebrados o su denominación.

"Grupo de Personas" significan las Personas, incluyendo Grupos Empresariales, que tengan acuerdos, de cualquier naturaleza, verbales o escritos, aparentes o implícitos, para tomar decisiones en un mismo sentido o para actuar de manera conjunta (aún si no fuere en el mismo sentido). Se presume, salvo prueba en contrario, que constituyen un "Grupo de Personas":

a) Las personas que tengan parentesco por consanguinidad o civil hasta el cuarto grado y por afinidad hasta el tercer grado, los cónyuges, la concubina y el concubinario;

b) Las personas morales, de cualquier naturaleza, como quiera que se denominen e independientemente de la jurisdicción conforme a la cual estén constituidas, que formen parte de un mismo Consorcio o Grupo Empresarial y la persona o conjunto de personas que tengan el control de dichas personas morales, en el entendido que en el concepto de personas morales, se entenderá se incluyen fideicomisos o contratos similares, independientemente de la legislación conforme a la que estén constituidos o celebrados o de su denominación.

"Influencia Significativa" significa la titularidad de derechos que permitan, directa o indirectamente, por cualquier medio, incluyendo a través de un Consorcio, Grupo de Personas o Grupo Empresarial, ejercer el derecho de voto respecto de cuando menos el 20% (veinte por ciento) del capital social de una persona, en el entendido que en el concepto de personas morales, se entenderá se incluyen fideicomisos o contratos similares, independientemente de la legislación conforme a la que estén constituidos o celebrados o su denominación.

"Participación del 20%" significa la propiedad o tenencia, individual o conjunta, directa o indirectamente, a través de cualquier persona moral, fideicomiso o su equivalente, vehículo, entidad, empresa, Consorcio,

Grupo de Personas o Grupo Empresarial, u otra forma de asociación económica o mercantil, de cualquier naturaleza, como quiera que se denominen, tenga o no existencia jurídica, y constituida conforme a la legislación de cualquier jurisdicción, de cuando menos el 20% (veinte por ciento) o más de las acciones, partes sociales o intereses, como quiera que se denominen y conforme a la legislación de cualquier jurisdicción, respecto de cualquier Persona.

"Persona" significa cualquier persona física o moral, sociedad, sociedad de inversión, fideicomiso o su equivalente, vehículo, entidad, empresa o cualquier otra forma de asociación económica o mercantil, o cualquiera de las Subsidiarias o Afiliadas de las mismas, de cualquier naturaleza, como quiera que se denominen, tenga o no existencia jurídica, y conforme a la legislación de cualquier jurisdicción, o cualquier Consorcio, Grupo de Personas o Grupo Empresarial que actúen o pretendan actuar de una manera conjunta, concertada o coordinada para efectos de esta Cláusula.

"Personas Relacionadas" significan las Personas que, respecto de una Persona o la Sociedad, se ubiquen en alguno de los supuestos siguientes:

a) Las Personas que Controlen o tengan Influencia Significativa o Participación del 20% en cualquier persona moral que forme parte del Grupo Empresarial o Consorcio al que la Sociedad pertenezca, así como los consejeros, administradores o los Directivos Relevantes de las Personas integrantes de dicho Consorcio o Grupo Empresarial;

b) Las Personas que tengan poder de mando, de cualquier naturaleza, respecto de una Persona que forme parte del Consorcio o Grupo Empresarial al que pertenezca la Persona de que se trate o la Sociedad;

c) El cónyuge, la concubina o el concubinario y las personas que tengan parentesco por consanguinidad o civil hasta el cuarto grado y por afinidad hasta el tercer grado, con personas físicas que se ubiquen en alguno de los supuestos señalados en los incisos (a) y (b) anteriores, así como los socios de, o copropietarios junto con, las personas físicas mencionadas en dichos incisos o con los que mantengan relaciones de negocio;

d) Las personas morales que sean parte del Consorcio o Grupo Empresarial al que pertenezca la Persona de que se trate o la Sociedad;

e) Las personas morales sobre las cuales alguna de las Personas a que se refieren los incisos (a) a (c) anteriores, ejerzan el Control o Influencia Significativa.

"Subsidiaria" significa cualquier sociedad respecto de la cual una Persona sea propietaria de la mayoría de las acciones representativas de su capital social o respecto de la cual una Persona tenga el derecho de designar a la mayoría de los miembros de su consejo de administración (u órgano de administración equivalente) o a su administrador.

(B) Autorización de Adquisición de Valores por el Consejo de Administración.

Cualquier y toda adquisición de Acciones, o intento de adquisición de Acciones, de cualquier naturaleza y como quiera que se denomine, que se pretenda realizar conforme a cualquier título o medio, ya sea en un acto o en una sucesión de actos, sin límite de tiempo entre sí, incluyendo para estos efectos fusiones, consolidaciones u otras transacciones similares, directas o indirectas, por una o más Personas, Personas Relacionadas, Grupo de Personas, Grupo Empresarial o Consorcio, requerirá para su validez el acuerdo favorable, previo y por escrito, del Consejo de Administración, cada vez que el número de Acciones que se pretenda adquirir, sumado a las Acciones que integren su tenencia accionaria previa, directa o indirecta por cualquier medio, dé como resultado un número igual o mayor a cualquier porcentaje del capital de la Sociedad que sea 5 (cinco) u otro múltiplo de 5 (cinco).

El acuerdo previo favorable del Consejo de Administración se requerirá indistintamente de si la adquisición de las Acciones se pretende realizar dentro o fuera de una bolsa de valores, directa o indirectamente, en una o varias transacciones de cualquier naturaleza jurídica, simultáneas o sucesivas, sin límite de tiempo entre sí, en México o en el extranjero.

También se requerirá el acuerdo previo favorable del Consejo de Administración, por escrito, para la celebración de cualquier convenio de cualquier naturaleza, oral o escrito, independientemente de su denominación, como consecuencia del cual se formen o adopten mecanismos o acuerdos de asociación de voto, o de voto en concierto o en conjunto, sea o no en el mismo sentido, que impliquen un cambio en el Control de la Sociedad, una Participación del 20% en la Sociedad o una Influencia Significativa en la Sociedad (cada uno, un “Acuerdo de Voto” y, en conjunto, los “Acuerdos de Voto”).

Para estos efectos, la Persona que individualmente, o conjuntamente con la o las Personas Relacionadas de que se trate o bien, el Grupo de Personas, Grupo Empresarial o Consorcio que pretenda realizar cualquiera de las adquisiciones (incluyendo fusiones, consolidaciones u operaciones similares), o celebrar cualesquiera Acuerdos de Voto, deberán cumplir con lo siguiente:

1. La solicitud escrita de autorización deberá presentarse por el o los interesados, a la consideración del Consejo de Administración. Dicha solicitud deberá ser dirigida y entregada, a través de fedatario público, al Presidente del Consejo de Administración, con copia al Secretario del Consejo de Administración de la Sociedad, en el domicilio de la Sociedad. La solicitud mencionada deberá contener la siguiente información:

   (a) el número y clase o serie de Acciones de las que la o las Personas de que se trate y/o cualquier Persona Relacionada con la o las mismas o el Grupo de Personas, Grupo Empresarial o Consorcio (i) sea propietario o copropietario, ya sea directamente o a través de cualquier Persona o Persona Relacionada, y/o (ii) respecto de las cuales tenga, comparta o goce algún derecho, ya sea por contrato o por cualquier otra razón, incluyendo cualquier Acuerdo de Voto;

   (b) el número y clase o serie de Acciones que pretendan adquirir, ya sea directamente o indirectamente, por cualquier medio o que se proponga sean materia de cualquier Acuerdo de Voto;

   (c) el número y clase o serie de Acciones respecto de las cuales se pretenda compartir algún derecho, ya sea por Acuerdo de Voto o por cualquier otro medio;

   (d) (i) el porcentaje que las Acciones a que se refiere el inciso (a) anterior representen del total de las Acciones emitidas por la Sociedad, (ii) el porcentaje que las Acciones a que se refiere el inciso (a) anterior representen de la clase o de la serie de Acciones que correspondan, (iii) el porcentaje que las Acciones a que se refieren los incisos (b) y (c) anteriores representen del total de las Acciones emitidas por la Sociedad, y (iv) el porcentaje que las Acciones a que se refieren los incisos (b) y (c) anteriores representen de la clase o de la serie de Acciones que correspondan;

   (e) la identidad y nacionalidad de la o las Personas, Grupo de Personas, Consorcio o Grupo Empresarial que pretenda adquirir las Acciones o celebrar el Acuerdo de Voto de que se trate, en el entendido que si cualquiera de ellas es una persona moral, sociedad de inversión, fideicomiso o su equivalente, o cualquier otro vehículo, entidad, empresa o forma de asociación económica o mercantil, de cualquier naturaleza, tenga o no existencia jurídica, y conforme a las leyes de cualquier jurisdicción, deberá especificarse la identidad y nacionalidad de los socios o accionistas, fideicomitentes y fideicomisarios, beneficiarios, miembros del comité técnico, causahabientes, administradores, miembros o asociados, o sus equivalentes, así como la identidad y nacionalidad de la Persona o Personas que Controlen, directa o indirectamente, a la persona moral, sociedad de inversión, fideicomiso, vehículo, entidad, empresa o asociación económica o mercantil, o equivalente, de cualquier naturaleza, tenga o no existencia jurídica, y constituida conforme a la legislación de cualquier jurisdicción de que se trate, hasta que se identifique a la persona o personas físicas que Controlen o mantengan algún derecho, interés o participación final, de cualquier naturaleza, en la persona moral, fideicomiso o su equivalente, vehículo, entidad, empresa

o asociación económica o mercantil, de cualquier naturaleza, tenga o no existencia jurídica, y constituida conforme a la legislación de cualquier jurisdicción de que se trate;

(f) las razones y objetivos por los cuales pretenda adquirir las Acciones objeto de la autorización solicitada o celebrar el Acuerdo de Voto de que se trate, mencionando particularmente si tiene el propósito de adquirir, directa o indirectamente, (i) Acciones adicionales a aquellas referidas en la solicitud de autorización, (ii) una Participación del 20% de la Sociedad, (iii) el Control de la Sociedad, o (iv) Influencia Significativa en la Sociedad;

(g) si es, directa o indirectamente, un Competidor de la Sociedad o de cualquier Subsidiaria o Afiliada de la Sociedad y si tiene la facultad de adquirir las Acciones o celebrar el Acuerdo de Voto de que se trate, de conformidad con lo previsto en estos Estatutos Sociales y en la legislación aplicable; de ser el caso, si está en proceso de obtener cualquier consentimiento o autorización, indicar la persona que otorgará el consentimiento o autorización, y los plazos y términos en los que espera obtenerlo; así mismo, deberá especificarse si la o las Personas que pretendan adquirir las Acciones en cuestión tienen Personas Relacionadas, que puedan ser considerados un Competidor de la Sociedad o de cualquier Subsidiaria o Afiliada de la Sociedad, o si tienen alguna relación económica o de negocios con un Competidor o algún interés o participación ya sea en el capital social o en la dirección, administración u operación de un Competidor, directamente o a través de cualquier Persona o Persona Relacionada;

(h)el origen de los recursos económicos que pretenda utilizar para pagar el precio de las Acciones objeto de la solicitud, de ser éste el caso; en el supuesto que los recursos provengan de algún financiamiento, el solicitante deberá especificar la identidad y nacionalidad de la Persona que le provea de dichos recursos, los estados financieros u otra prueba de solvencia d la Persona que le provea de recursos, y deberá entregar, junto con la solicitud de autorización, la documentación suscrita por esa Persona, que refleje un compromiso por dicha Persona, no sujeto a condiciones de relevancia, y acredite y explique los términos y las condiciones de dicho financiamiento, incluyendo cualquier garantía que convenga en constituir. El Consejo de Administración podrá solicitar la constitución o el otorgamiento de (i) fianza, (ii) fideicomiso de garantía, (iii) carta de crédito irrevocable, (iv) depósito, o (v) cualquier otra garantía aceptable al Consejo de Administración, por hasta una cantidad equivalente al 100% (cien por ciento) del precio de las Acciones que se pretenden adquirir o que sean materia del Acuerdo de Voto de que se trate, designando a la Sociedad o sus accionistas, a través de la Sociedad, como beneficiarios, con objeto de asegurar el resarcimiento de los daños y perjuicios que pudiere sufrir la Sociedad o sus accionistas por la falsedad de la información presentada o como consecuencia de la solicitud o por cualquier acto u omisión del solicitante, directa o indirectamente;

(i) si ha recibido recursos económicos, en préstamo o por cualquier otro concepto, de una Persona Relacionada o Competidor o ha facilitado recursos económicos en préstamo o en cualquier otro concepto a una Persona Relacionada o Competidor, con objeto de que se pague el precio de las Acciones o se celebre el Acuerdo de Voto de que se trate;

(j) la identidad y nacionalidad de la institución financiera o las instituciones financieras que actuarían como intermediarios, en el supuesto de que la adquisición de que se trate se realice a través de oferta pública de compra;

(k) de ser el caso, por tratarse de una oferta pública de compra, copia del proyecto de folleto informativo o documento similar, que tenga la intención de utilizar para la adquisición de las Acciones o en relación con la operación o convenio de que se trate, completo a esa fecha, y una declaración respecto a si el mismo ha sido autorizado, o presentado a autorización, por las autoridades competentes (incluyendo a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores); y

(l) un domicilio en la Ciudad de México, para recibir notificaciones y avisos en relación con la solicitud presentada.

En los casos que el Consejo de Administración así lo determine, en virtud de la imposibilidad de conocer cierta información al recibir la solicitud respectiva, de que dicha información todavía no pueda ser divulgada o por otras razones determinadas por el Consejo de Administración, el Consejo de Administración podrá exceptuar del cumplimiento de uno o más de los requisitos antes mencionados al solicitante.

2. Dentro de los 8 (ocho) días hábiles siguientes a la fecha en que hubiera recibido la solicitud de autorización a que se refiere el párrafo 1 anterior, el Presidente o el Secretario convocarán al Consejo de Administración para considerar, discutir y resolver sobre la solicitud de autorización mencionada. Las convocatorias para las juntas del Consejo de Administración deberán ser formulados por escrito y enviadas por el Presidente o el Secretario a cada uno de los Consejeros propietarios o suplentes, con la anticipación prevista en estos Estatutos Sociales, por mensajería privada, o correo electrónico, a sus domicilios o a los lugares que los mismos Consejeros hayan señalado por escrito para ser citados para los asuntos a que esta Cláusula se refiere. Las convocatorias deberán especificar la hora, la fecha y lugar de reunión y el Orden del Día respectivo.

3. El Consejo de Administración resolverá sobre toda solicitud de autorización que se presente en términos de esta Cláusula de los Estatutos Sociales, dentro de los 90 (noventa) días naturales siguientes a la fecha en que la solicitud fue presentada, siempre y cuando, y que se contarán a partir de que, la solicitud contenga toda la información requerida de conformidad con la presente Cláusula. Si el Consejo de Administración no resolviere dentro del plazo de 90 (noventa) días naturales citado, la solicitud de autorización se considerará como que ha sido negada.

El Consejo de Administración podrá solicitar a la Persona que pretenda adquirir las Acciones de que se trate o celebrar el Acuerdo de Voto correspondiente, la documentación adicional y las aclaraciones que considere necesarias, así como sostener cualesquiera reuniones, para resolver sobre la solicitud de autorización que le hubiere sido presentada, en el entendido de que los plazos referidos en esta disposición, no correrán, ni la solicitud se considerará completa, sino hasta que la Persona que pretenda adquirir las Acciones o celebrar el Acuerdo de Voto de que se trate, presente toda la información adicional y haga todas las aclaraciones que el Consejo de Administración considere necesarias.

4. Para considerar válidamente instalada una sesión del Consejo de Administración, en primera o ulterior convocatoria, para tratar cualquier asunto relacionado con cualquier solicitud de autorización o convenio a que se refiere esta Cláusula, se requerirá la asistencia de cuando menos el 75% (setenta y cinco por ciento) de sus miembros propietarios o de sus respectivos suplentes. Las resoluciones serán válidas cuando se tomen por el 75% (setenta y cinco por ciento) de los integrantes del Consejo de Administración. Las sesiones de Consejo de Administración se convocarán y las resoluciones se tomarán, únicamente en relación con la solicitud de autorización a que se refiere esta Cláusula (o partes de dicha solicitud de autorización).

5. En el supuesto que el Consejo de Administración autorice la adquisición de Acciones planteada o la celebración del Acuerdo de Voto, y dicha adquisición, operación o convenio implique (i) la adquisición de una Participación del 20% o mayor respecto de la Sociedad, (ii) un cambio de Control de la Sociedad, o (iii) la adquisición de Influencia Significativa respecto de la Sociedad, no obstante que dicha autorización se hubiere concedido, la Persona que pretenda adquirir las Acciones en cuestión, o celebrar el Acuerdo de Voto, deberá hacer oferta pública de compra por el 100% (cien por ciento) menos una de las Acciones en circulación, a un precio pagadero en efectivo no inferior del precio que resulte mayor de entre los siguientes:

   (a) el valor contable por cada Acción, de acuerdo a los últimos estados financieros trimestrales aprobados por el Consejo de Administración o presentados a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores o a la bolsa de valores de que se trate; o

   (b) el precio de cierre por Acción más alto respecto de operaciones en bolsa de valores, publicado en cualquiera de los 365 (trescientos sesenta y cinco) días naturales anteriores a la fecha de la solicitud presentada o de autorización otorgada por el Consejo de Administración; o

(c) el precio más alto pagado respecto de la compra de cualesquiera Acciones, en cualquier tiempo, por la Persona que, individual o conjuntamente, directa o indirectamente, tenga la intención de adquirir las Acciones, o pretenda celebrar el Acuerdo de Voto objeto de la solicitud autorizada por el Consejo de Administración;

más en cada uno de dichos casos, de manera adicional, una prima igual al 30% (treinta por ciento), respecto del precio por Acción pagadero en relación con la adquisición objeto de la solicitud, en el entendido de que, el Consejo de Administración podrá modificar, hacia arriba o hacia abajo, el monto de dicha prima, considerando la opinión de un banco de inversión de reconocido prestigio.

La oferta pública de compra a que se refiere esta Cláusula deberá ser completada dentro de los 90 (noventa) días naturales siguientes a la fecha en que la adquisición de las Acciones, o la celebración del Acuerdo de Voto, hubiere sido autorizada por el Consejo de Administración, de conformidad con lo previsto en la presente Cláusula.

El precio que se pague por cada una de las Acciones será el mismo, con independencia de la clase o de la serie de Acciones de que se trate.

En caso de que el Consejo de Administración recibiere, en o antes que hubiere concluido la adquisición o la celebración del Acuerdo de Voto de que se trate, una oferta de un tercero, reflejada en una solicitud para adquirir las Acciones de que se trate (incluyendo a través de una fusión, consolidación u operación similar), en mejores términos para los accionistas o tenedores de Acciones, el Consejo de Administración tendrá la facultad de considerar y, en su caso, autorizar dicha segunda solicitud, manteniendo en suspenso la autorización previamente otorgada, y sometiendo a consideración del propio Consejo de Administración ambas solicitudes, en el entendido de que cualquier aprobación será sin perjuicio de la obligación de llevar a cabo una oferta pública de compra en términos de esta Cláusula y de la legislación aplicable.

6. Aquellas adquisiciones de Acciones, o Acuerdos de Voto, que no impliquen (i) la adquisición de una Participación del 20% o mayor en la Sociedad, (ii) un cambio de Control de la Sociedad, o (iii) la adquisición de Influencia Significativa respecto de la Sociedad, podrán ser inscritas en el Libro de Registro de Acciones de la Sociedad, una vez debidamente autorizadas por el Consejo de Administración y que las mismas se hubieren concluido. Aquellas adquisiciones, o Acuerdos de Voto, que impliquen (i) la adquisición de una Participación del 20% o mayor en la Sociedad, (ii) un cambio de Control de la Sociedad, o (iii) la adquisición de Influencia Significativa respecto de la Sociedad, no serán inscritas en el Libro de Registro de Acciones de la Sociedad, sino hasta el momento en que la oferta pública de compra a que se refiere este apartado hubiere concluido. En consecuencia, en este caso, no podrán ejercerse los derechos resultantes de las Acciones, sino hasta el momento en que la oferta pública de compra de que se trate hubiere sido concluida.

7. El Consejo de Administración podrá negar su autorización para la adquisición de Acciones solicitada o para la celebración del Acuerdo de Voto propuesto, en cuyo caso señalará al solicitante, por escrito, las bases y razones de la negativa de autorización, pudiendo adicionalmente señalar los términos y condiciones conforme a los cuales estaría en posición de autorizar la adquisición de Acciones solicitada o para la celebración del Acuerdo de Voto propuesto. El solicitante tendrá el derecho de solicitar y sostener una reunión con el Consejo de Administración, o con un comité ad-hoc nombrado por el Consejo de Administración, para explicar, ampliar o aclarar los términos de su solicitud, así como manifestar su posición mediante un documento por escrito que presente al Consejo de Administración.

(C) <u>Disposiciones Generales</u>

Para efectos de esta Cláusula, se entenderá que son Acciones de una misma Persona, las Acciones de que una Persona sea titular, sumadas a las Acciones (i) de que cualquier Persona Relacionada sea titular, o (ii) de que cualquier persona moral, fideicomiso, vehículo, entidad, empresa o asociación económica o mercantil, o su equivalente, de cualquier naturaleza y constituida conforme a la legislación de cualquier jurisdicción, sea titular

cuando esa persona moral, fideicomiso, vehículo, entidad, empresa o asociación económica o mercantil, o su equivalente, de cualquier naturaleza y constituida conforme a la legislación de cualquier jurisdicción, sea Controlada por la Persona mencionada. Así mismo, cuando una o más Personas pretendan adquirir Acciones de manera conjunta, coordinada o concertada, en un acto o sucesión de actos, sin importar el acto jurídico que lo origine, se considerarán como una sola Persona para los efectos de esta Cláusula. El Consejo de Administración podrá determinar otros casos en que una o más Personas que pretendan adquirir Acciones, o celebrar acuerdos de Voto, serán consideradas como una sola Persona para los efectos de esta Cláusula. En dicha determinación, se podrá considerar cualquier información que de hecho o de derecho disponga el Consejo de Administración.

En la evaluación que hagan de las solicitudes de autorización a que se refiere esta Cláusula, el Consejo de Administración deberá tomar en cuenta los factores que estime pertinentes, considerando los intereses de la Sociedad y a sus accionistas, incluyendo factores de carácter financiero, de mercado, de negocios, la solvencia moral y económica de los posibles adquirientes, el origen de los recursos que el posible adquiriente utilice para realizar la adquisición, posibles conflictos de interés, la protección de los accionistas minoritarios, los beneficios esperados para el desarrollo futuro de la Sociedad, el impacto en los planes y presupuestos de la Sociedad, la calidad, exactitud y veracidad de la información a que se refiere esta disposición que los posibles adquirientes hubieren presentado, la viabilidad de la oferta, el precio ofrecido, las condiciones a que esté sujeta la oferta, la identidad y credibilidad de los oferentes (en la medida en que fuere determinable y sin responsabilidad alguna para los Consejeros o para los accionistas), las razones para la celebración y la temporalidad del Acuerdo de Voto de que se trate, las fuentes de financiamiento de la oferta y el plazo de conclusión, y otros que consideren convenientes.

Si se llegaren a realizar adquisiciones de Acciones o a celebrar Acuerdos de Voto restringidos, en contravención a lo previsto por la presente Cláusula y sin obtener la autorización previa y por escrito del Consejo de Administración, las Acciones materia de dichas adquisiciones o del Acuerdo de Voto, no otorgarán derecho alguno para votar en ninguna Asamblea de Accionistas de la Sociedad, lo que será responsabilidad del adquirente o grupo de adquirentes. Además, las Acciones materia de dichas adquisiciones o de Acuerdos de Voto no serán inscritas en el Libro de Registro de Acciones de la Sociedad, y las inscripciones realizadas con anterioridad serán canceladas, y la Sociedad no reconocerá ni dará valor alguno a las constancias o listados a que se refiere el artículo 290 (doscientos noventa) de la Ley del Mercado de Valores, por lo que no demostrarán la titularidad de las Acciones o acreditarán el derecho de asistencia a las Asambleas de Accionistas, ni legitimarán el ejercicio de acción alguna, incluyendo las acciones de carácter procesal.

Las autorizaciones otorgadas por el Consejo de Administración conforme a lo previsto en esta Cláusula, dejarán de surtir efectos si la información y documentación con base en la cual esas autorizaciones fueron otorgadas no es o deja de ser veraz y/o apegada a derecho.

En caso de contravenir lo dispuesto en la presente Cláusula, el Consejo de Administración podrá acordar, entre otras, las siguientes medidas, (i) la reversión de las operaciones realizadas, con mutua restitución entre las partes, cuando esto fuere posible, o (ii) que sean enajenadas las Acciones objeto de la adquisición o que fueren titularidad de los accionistas en cuestión, a un tercero interesado aprobado por el Consejo de Administración, al precio mínimo de referencia que determine el Consejo de Administración.

Lo previsto en esta Cláusula no será aplicable a (a) las adquisiciones o transmisiones de Acciones que se realicen por vía sucesoria, ya sea por herencia o legado, o (b) la adquisición o transmisión de Acciones, o cualquier acuerdo o convenio, (i) por la Persona o Personas que tengan, en conjunto, el Control de la Sociedad o Influencia Significativa en la Sociedad, en la fecha en que esta Cláusula sea aprobada por la Asamblea General de Accionistas de la Sociedad (es decir, inmediatamente antes de la realización de la oferta pública inicial de suscripción de Acciones), (ii) por cualquier Persona que adquiera Acciones como resultado de una fusión en la que la Sociedad participe como sociedad fusionante, (iii) por cualquier persona moral, fideicomiso, vehículo, entidad, empresa u otra forma de asociación económica o mercantil, o su equivalente, de cualquier naturaleza y constituida conforme a la legislación de cualquier jurisdicción, que esté bajo el Control de la Persona o Personas a que se refieren los incisos (i) y (ii) anteriores, o del cual la Persona a que se refiere el inciso (i) o (ii) anteriores sea beneficiaria total o parcialmente; (iv) por la sucesión a bienes de la Persona o Personas a que se refiere el inciso (i) o (ii) anteriores, (v)

por los ascendientes o descendientes en línea recta hasta el tercer grado de la Persona o Personas a que se refiere el inciso (i) o (ii) anteriores, (vi) por la Persona o Personas a que se refiere el inciso (i) o (ii) anteriores, cuando estén adquiriendo las Acciones de cualquier sociedad, fideicomiso, vehículo, entidad, empresa, forma de asociación económica o mercantil, o su equivalente, tenga o no existencia jurídica, de cualquier naturaleza y constituida conforme a la legislación de cualquier jurisdicción, ascendientes o descendientes a que se refieren los incisos (iv) y (v) anteriores, y (vii) por parte de la Sociedad o sus Subsidiarias, o por parte de fideicomisos constituidos por la propia Sociedad o sus Subsidiarias o por cualquier otra Persona Controlada por la Sociedad o por sus Subsidiarias, o (c) la afectación a un fideicomiso o entidad similar por los accionistas existentes en la fecha de la oferta pública de las Acciones en México, que realicen en cualquier momento en el futuro.

Las disposiciones de esta Cláusula serán aplicables en adición a las leyes y Disposiciones de Carácter General en materia de adquisiciones de valores obligatorias en los mercados en que coticen las Acciones u otros valores que se hayan emitido en relación con éstas o derechos derivados de las mismas; en caso de que esta Cláusula se contraponga o no contemple todas las hipótesis previstas en dichas leyes y disposiciones, se estará a lo dispuesto por la ley o las disposiciones de carácter general en materia de adquisiciones de valores obligatorias.

Esta Cláusula se inscribirá en el Registro Público de Comercio del domicilio de la Sociedad y se deberá hacer referencia expresa a lo establecido en la misma en los títulos de las acciones representativas del capital de la Sociedad, a efecto de que surta efectos contra terceros.

Este Cláusula sólo podrá eliminarse de los Estatutos Sociales o modificarse, mediante la resolución favorable de los accionistas que sean tenedores de, por lo menos, el 90% (noventa por ciento) de las Acciones en circulación de la Sociedad en el momento de aprobarse la eliminación o modificación de que se trate, y siempre y cuando no hayan votado en contra de la eliminación o modificación los accionistas que sean tenedores de, por lo menos, 5% (cinco por ciento) de las Acciones en circulación de la Sociedad en el momento de votarse en contra de la eliminación o modificación de que se trate.

Restricciones en la transferencia de Acciones Serie B.

Las Acciones Serie B solamente podrán ser transmitidas en operaciones de cualquier naturaleza y como quiera que se denominen, incluyendo para estos efectos fusiones, consolidaciones u otras transacciones similares, directas o indirectas, a los accionistas titulares de Acciones Serie B o a una Afiliada de los accionistas que sean titulares de Acciones Serie B precisamente en la fecha de la oferta pública inicial de suscripción de Acciones. En caso de que se lleve a cabo cualquier transmisión de Acciones Serie B en contravención a lo previsto en la oración anterior o a cualquier tercero, dichas Acciones Serie B serán convertidas, de forma automática, en Acciones Serie A y le serán aplicables las disposiciones que respecto de las Acciones Serie A se contienen en estos “Estatutos Sociales”.

Asambleas de accionistas

Convocatorias. Conforme a la legislación aplicable y a nuestros estatutos sociales, las asambleas de accionistas podrán ser convocadas por:

- nuestro consejo de administración, el presidente del consejo de administración o el secretario del consejo de administración,

- los accionistas que representen al menos 10% de nuestro capital social en circulación quienes podrán solicitar al presidente del consejo de administración, al presidente del comité de auditoría o al presidente del comité prácticas societarias que convoquen a una asamblea de accionistas,

- cualquier accionista, en el entendido de que ninguna asamblea anual de accionistas se haya llevado a cabo en dos años consecutivos o la asamblea anual de accionistas no trate los temas concernientes de las asambleas anuales de accionistas;

- un tribunal mexicano competente, en caso de que el consejo de administración no cumpla con una solicitud válida de los accionistas de acuerdo con lo mencionado en los dos puntos anteriores,

- el comité de auditoría y el comité de prácticas societarias.

Las convocatorias para las asambleas de accionistas se publicarán en el sistema electrónico establecido por la Secretaría de Economía, con cuando menos 15 días de anticipación a la fecha fijada para la asamblea, en caso de primeras convocatorias. Las convocatorias deberán indicar el orden del día para la misma. Durante el periodo comprendido de la fecha de publicación de la convocatoria hasta la fecha de celebración de la asamblea, estará a disposición de los accionistas, en nuestras oficinas toda la información a tratarse en la asamblea. Para tener derecho de asistir a las asambleas, los accionistas deberán estar inscritos como tales en nuestro libro de registro de acciones, presentar las constancias que acrediten el depósito de sus acciones ante una institución financiera, o depositarlas con nuestro secretario, o presentar las constancias emitidas por el custodio de los tenedores de las acciones Serie A junto con la certificación del Indeval. Los tenedores de CPOs no podrán ejercer los derechos de voto correspondientes a las acciones Serie A representadas por los mismos, ni podrán votar mediante instrucciones al Fiduciario de los CPOs.

Asambleas de Accionistas. Las asambleas generales de accionistas son ordinarias o extraordinarias.

Son asambleas generales ordinarias las que se reúnen para tratar cualquier asunto que no esté reservado a la asamblea general extraordinaria. La asamblea general ordinaria se reunirá cuando menos una vez al año, dentro de los cuatro meses siguientes al cierre de cada ejercicio para:

- aprobar los estados financieros del ejercicio anterior;

- discutir y aprobar los informes anuales del comité de auditoría y el comité de prácticas societarias, así como determinar la forma en que se aplicarán las utilidades del ejercicio (incluyendo, en su caso, el pago de dividendos);

- elegir a los miembros del consejo de administración;

- designar los presidentes de los comités de auditoría y prácticas societarias;

- aprobar cualquier aumento o reducción del capital variable y la emisión de las acciones correspondientes;

- aprobar el reporte anual del director general junto con el reporte del consejo de administración y la opinión del consejo de administración;

- determinar el importe máximo que podrá destinarse a la adquisición de acciones propias; y

- aprobar cualquier transacción que represente el 20% o más de nuestros activos consolidados durante un ejercicio social.

Son asambleas generales extraordinarias las que se reúnen para tratar los siguientes asuntos:

- la prórroga de la duración de la sociedad, o su disolución;

- el aumento o la disminución de la parte fija de nuestro capital social y la emisión de las acciones correspondientes;

- la emisión de acciones para llevar a cabo una oferta pública;

- cualquier modificación en nuestro objeto social o nacionalidad;

- la fusión o transformación en cualquier otro tipo de sociedad;
- la emisión de acciones preferentes;
- la amortización de acciones con utilidades retenidas;
- la reforma de nuestros estatutos sociales incluyendo modificaciones a las cláusulas de cambio de control;
- cualquier otro asunto descrito en la legislación aplicable o en nuestros estatutos sociales; y
- la cancelación de la inscripción de acciones en el Registro Nacional de Valores.

Las asambleas especiales de accionistas de una determinada serie o clase, podrá ser convocada para tratar cualquier asunto que pueda afectar a dicha clase o serie. El quórum para una asamblea especial y el voto requerido para pasar una resolución en una asamblea especial estarán sujetos a las reglas aplicables a las asambleas generales extraordinarias, con la excepción de que los porcentajes de representación y votación se calcularán con base en el número de acciones Serie B en circulación.

Excepto por lo previsto a continuación, para que una asamblea general ordinaria se considere legalmente instalada deberán estar representadas cuando menos el 51% de nuestras acciones con derecho de voto, y sus resoluciones serán válidas cuando se tomen por mayoría de los votos presentes. En caso de que no se reúna dicho quórum, se hará una segunda convocatoria para la cual se requerirá de igual forma que se encuentren representadas el 51% de nuestras acciones y las resoluciones podrán tomarse por la mayoría del capital representado en dicha asamblea. Excepto por lo previsto a continuación, para que una asamblea general extraordinaria se considere legalmente instalada deberán estar representadas cuando menos el 75% de las acciones. En caso de que no se reúna dicho quórum en la primera convocatoria, se hará una segunda convocatoria y la asamblea se considerará legalmente instalada cuando estén representadas cuando menos 51% de las acciones. En cualquier caso, las resoluciones serán válidas cuando se tomen por el voto de las acciones que representen cuando menos el 50% más una de las acciones del capital social, excepto por resoluciones que se refieran a la cancelación del registro de las acciones en el Registro Nacional de Valores, ya que estas requieren del voto favorable de al menos el 95% del capital social en circulación con derecho a voto.

Los tenedores de nuestras acciones no tendrán derechos de voto acumulativos.

Derechos de voto

Los tenedores de ADSs y CPOs no tendrán derecho a votar, en momento alguno, las acciones subyacentes de la Serie A. Los tenedores de acciones Serie A de nacionalidad mexicana tendrán derecho de votar sus acciones respecto de cualquier asunto. Los tenedores de acciones Serie B tienen derecho de votar sus acciones respecto de cualquier asunto y tendrán los derechos de voto descritos bajo el apartado “–Asambleas de Accionistas.”

Las acciones Serie A amparadas por CPOs y CPOs amparados por ADSs serán votadas por el Fiduciario de los CPOs en el mismo sentido en que se voten la mayoría de las acciones Serie A durante la asamblea de accionistas respectiva, bajo cualquier circunstancia.

Nombramiento de Consejeros

Nuestro Consejo de Administración actualmente está compuesto por 12 miembros propietarios y un miembro suplente. De conformidad con nuestros estatutos sociales, nuestro Consejo de Administración podrá conformarse hasta por 21 miembros, de los cuales al menos el 25% (y sus respectivos suplentes) deberán ser independientes, de conformidad con la LMV. Actualmente, nueve de los miembros de nuestro consejo de administración califican como independientes. La determinación sobre si un consejero puede considerarse independiente, será hecha por nuestros accionistas (en la Asamblea General de Accionistas en la cuál sea designado), y dicha determinación podrá ser cuestionada por la CNBV dentro de los

30 días siguientes contados a partir de la fecha en que la designación del consejero sea notificada a la CNBV. La CNBV solo podrá cuestionar la designación después de haber llevado a cabo una audiencia con nosotros y con el consejero afectado. Nuestros ejecutivos, las personas que tengan una influencia decisiva sobre nosotros o la autoridad para dirigir nuestras decisiones administrativas o de negocios, o las personas que sean parte de nuestro grupo de accionistas de control, no podrán ser considerados como consejeros independientes.

En cada asamblea general ordinaria de accionistas, los tenedores de al menos 10% de las Acciones en circulación, tienen el derecho de designar a un miembro del Consejo de Administración y a su respectivo suplente.

Consejo de Administración

Nuestra administración está confiada a un director general y a un consejo de administración. El consejo de administración establece los lineamientos y la estrategia general para dirigir nuestro negocio y supervisa la implementación de la misma.

De conformidad con la LMV y nuestros estatutos sociales, el Consejo de Administración aprobará, entre otras:

- nuestra estrategia general;
- vigilar nuestra operación, así como la de nuestras subsidiarias;
- Aprobar, con previa opinión del Comité de Auditoría, cada uno en lo individual: (i) operaciones con partes relacionadas, sujeto a ciertas excepciones limitadas, (ii) nuestros lineamientos en materia de control interno y auditoría interna, de aquellos de nuestras subsidiarias, (iii) nuestras políticas de contables, (iv) nuestros estados financieros y de nuestras subsidiarias, (v) las operaciones consideradas como inusuales o no recurrentes así como cualesquiera operaciones que se ejecuten, ya sea simultánea o sucesivamente, en el lapso de un ejercicio social que involucren: (a) La adquisición o enajenación de bienes con valor igual o superior al 5% de nuestros activos consolidados o (b) el otorgamiento de garantías o la asunción de pasivos por un monto total igual o superior al 5% de nuestros activos consolidados, y (vi) la elección de auditores externos;
- Aprobar, con previa opinión del Comité de Prácticas Societarias, cada uno en lo individual: (i) nombramiento, elección y, en su caso, remoción del Director General de la Sociedad, su remuneración integral y las políticas de designación y remuneración de otros directivos inmediatos al Director General; (ii) nombrar consejeros provisionales de conformidad y con sujeción a lo dispuesto en la LMV; y (iii) aprobar los términos y condiciones de un acuerdo judicial para concluir las acciones de responsabilidad iniciadas contra un consejero por incumplimiento de los deberes de lealtad y diligencia;
- convocar a la asamblea general de accionistas y llevar a cabo sus resoluciones;
- presentar anualmente a la asamblea de accionistas (i) el informe del director general y, (ii) la opinión del consejo de administración en relación con el informe del director general;
- aprobar la creación de comités especiales y otorgarles las facultades a los mismos, en el entendido de que dichos comités no contarán con aquellas facultades que en términos de nuestros estatutos sociales estén conferidas expresamente a nuestros accionistas o al consejo de administración;
- determinar el voto de las acciones que detentamos en nuestras subsidiarias; y
- las políticas de divulgación de información.

Las sesiones del Consejo de Administración se considerarán válidamente instaladas y celebradas si están presentes al menos la mayoría de sus miembros o los respectivos suplentes. Las resoluciones aprobadas en dichas sesiones serán

válidas en caso de ser aprobadas por la mayoría de los miembros del Consejo de Administración presentes en la sesión que no tengan conflicto de interés. El presidente del consejo de administración no tendrá voto de calidad.

Las sesiones de nuestro Consejo de Administración podrán ser convocadas por (i) el 25% de los miembros del Consejo de Administración, (ii) el presidente de nuestro Consejo de Administración, y (iii) los presidentes de los comités de auditoría y prácticas societarias.

Deber de Diligencia y Deber de Lealtad

La LMV impone los deberes de diligencia y de lealtad a los consejeros.

El deber de diligencia, generalmente requiere que los consejeros obtengan suficiente información y estén debidamente preparados para actuar en nuestro beneficio. El deber de diligencia se da por cumplido, principalmente, (i) cuando un consejero solicita y obtiene de nuestra parte toda la información necesaria para tomar una decisión, (ii) obteniendo información de terceros; (iii) requiriendo la presencia de, y la información de nuestros ejecutivos, en tanto sea necesario para tomar decisiones, y (iv) asistiendo a las sesiones del consejo y revelando la información relevante en su poder. La omisión de actuar en cumplimiento del deber de diligencia por parte de un consejero, provoca que el consejero sea responsable de manera solidaria, junto con otros consejeros responsables, por daños y perjuicios que nos causen o a nuestras subsidiarias. Una indemnización por demandas relacionadas con el incumplimiento al deber de diligencia de los consejeros ha sido incorporada en nuestros estatutos sociales. Además, contamos con un seguro de protección a los consejeros en caso de incumplimientos de su deber de diligencia.

El deber de lealtad consiste, principalmente, en la obligación de mantener la confidencialidad de la información recibida en relación con el desempeño de las responsabilidades del consejero, de abstenerse de discutir o votar en asuntos donde el consejero tenga un conflicto de interés y abstenerse de tomar ventaja de oportunidades corporativas resultantes de sus acciones como consejero. Adicionalmente, el deber de lealtad se incumple si un accionista o grupo de accionistas se ve favorecido deliberadamente.

El deber de lealtad también se incumple si el consejero usa activos de la sociedad o aprueba el uso de activos de la sociedad en contravención con nuestras políticas, revela información falsa o engañosa, ordena, o hace que no se registre cualquier transacción en nuestros últimos registros, que pudiera afectar nuestros estados financieros, o evita que información relevante no sea revelada o sea modificada.

La violación al deber de lealtad sujeta a dicho consejero a responsabilidad de manera solidaria junto con todos los consejeros que lo incumplan, por los daños y perjuicios que nos causen y a las personas bajo nuestro control. La responsabilidad también podrá surgir si resultan daños y perjuicios de los beneficios obtenidos por los consejeros o terceros, como resultado de las actividades realizadas por dichos consejeros.

Las demandas por el incumplimiento al deber de diligencia o al deber de lealtad, sólo pueden ser interpuestas en nuestro beneficio, y no en beneficio del demandante, y sólo podrán ser interpuestas por nosotros, por los accionistas o por los grupos de accionistas que representen por lo menos el 5% de las Acciones en circulación. Las demandas podrán ser interpuestas por el fiduciario que emita los CPOs o por los tenedores de los CPOs, en cada caso cuando dichos CPOs representen cuando menos el 5% de nuestras acciones Serie A.

A manera de exclusión de responsabilidad para los consejeros, la LMV señala que la responsabilidad antes descrita no podrá ser exigible si el consejero actuó de buena fe y si (i) cumplió con las leyes y estatutos sociales, (ii) la decisión fue tomada con base en la información proporcionada por los ejecutivos, auditores externos o expertos externos, cuya capacidad y credibilidad no son objeto de duda razonable, y (iii) el consejero seleccionó la alternativa más adecuada de buena fe y cualquier efecto negativo de dicha decisión no era razonablemente previsible, con base en la información disponible. Los tribunales mexicanos no han interpretado dichas disposiciones, y por lo tanto, la aplicabilidad y ejecución de esta excepción permanece incierta.

De conformidad con la LMV y nuestros estatutos sociales, el director general y nuestros directivos principales deben

actuar en nuestro beneficio y no en el beneficio de cualquier accionista o grupo de accionistas. Además, nuestros directivos deben presentar nuestras principales estrategias de negocios y las de las sociedades bajo nuestro control al Consejo de Administración para su aprobación, proponer a nuestro Consejo de Administración nuestro presupuesto anual, presentar propuestas para el control interno al comité de auditoría, preparar todo la información relevante relacionada a nuestras actividades y a las actividades realizadas por las sociedades bajo nuestro control, revelar información relevante al público y mantener sistemas de contabilidad y registro, así como mecanismos de control interno adecuados, preparar y presentar al consejo los estados financieros anuales e implementar los mecanismos de control internos.

Comités del Consejo de Administración

Como cualquier otra empresa pública, tenemos un comité de auditoría y uno de prácticas societarias. Los miembros de nuestros comités de auditoría y de prácticas societarias deben ser independientes y designados por el Consejo de Administración, salvo por los Presidentes, quienes son elegidos por nuestros accionistas. Nuestros comités de auditoría y de prácticas societarias deben preparar un reporte anual, para ser presentado al Consejo de Administración, mismos que deberán contener (i) un reporte de los mecanismos de control interno y de los procedimientos de auditoría internos así como cualquier deficiencia, (ii) la evaluación de los auditores externos, (iii) los resultados del análisis de los estados financieros, y (iv) cualquier modificación a nuestras políticas de contabilidad. El quórum para cualquier sesión del comité de auditoría es de la mayoría de sus miembros, y las resoluciones deberán ser tomadas por la mayoría.

Adicionalmente, nuestro comité de auditoría tiene como responsabilidades, entre otras, las siguientes:

- supervisar y evaluar a nuestros auditores externos, así como analizar los reportes que sean elaborados por dichos auditores externos (incluyendo su dictamen);
- analizar y supervisar la elaboración de nuestros estados financieros y recomendar al consejo de administración su aprobación;
- informar al consejo de administración la situación que guarda nuestro sistema de control interno y auditoría interna y su adecuación;
- supervisar las operaciones con partes relacionadas y las operaciones que se lleven a cabo conforme a la legislación aplicable y que representen 20% o más de nuestros activos consolidados;
- solicitar a nuestros directores o a expertos independientes la elaboración de los reportes que consideren necesarios;
- investigar e informar al consejo de administración cualquier irregularidad de la que tenga conocimiento;
- recibir y analizar recomendaciones y observaciones de los accionistas, miembros del consejo de administración, directores o cualquier tercero y tomar las medidas que considere necesarias;
- supervisar el cumplimiento por parte de nuestro director general de las instrucciones dadas por nuestro consejo de administración o accionistas;
- proporcionar el reporte anual al consejo de administración en relación con las políticas de contabilidad, su suficiencia y adecuación, así como su consistencia;
- dar su opinión al consejo de administración en relación con operaciones con partes relacionadas;
- solicitar la opinión de expertos independientes;
- convocar a asambleas de accionistas y solicitar la inclusión de asuntos en el orden del día; y

- apoyar al consejo de administración en la elaboración de los reportes anuales para la asamblea de accionistas.

Nuestro comité de prácticas societarias, debe preparar un reporte anual, para ser presentado al Consejo de Administración, mismo que deberá contener (i) la evaluación de desempeño anual de nuestro director general y directivos relevantes, (ii) los resultados de las nominaciones anuales, y (iii) un resumen de compensaciones anuales. El quórum para cualquier sesión del comité de prácticas societarias es de la mayoría de sus miembros, y las resoluciones deberán ser tomadas por la mayoría.

El comité de prácticas societarias tiene como responsabilidades, entre otras, las siguientes:

- convocar asambleas de accionistas y solicitar la inclusión de asuntos en el orden del día;
- supervisar y reportar el desempeño de nuestro director general y dar sus opiniones al consejo de administración en relación con su nombramiento, retribución integral y destitución, compensación y políticas relacionadas;
- supervisar y reportar el desempeño de los directivos relevantes, dar sus opiniones al consejo de administración en relación con su nombramiento, retribución integral y destitución por causas justificadas;
- presentar a la consideración del consejo de administración los nombres de las personas que, a su juicio, deban ser designadas para ocupar cargos dentro de los dos primeros niveles jerárquicos, así como su remoción;
- proponer al consejo de administración la adopción, modificación o terminación de cualquier plan de incentivos para empleados;
- realizar las consultas que, en su caso, deban hacerse a expertos independientes en materia de compensaciones, desarrollo organizacional, estudios del mercado laboral y todos aquellos que se relacionen con estos temas;
- proponer los esquemas de remuneración de los primeros cuatro niveles jerárquicos de la Compañía o de aquellos que esta determine, para su aprobación por parte del consejo de administración;
- proponer al consejo de administración la celebración, modificación o terminación de cualquier contrato colectivo de trabajo;
- informar al consejo de administración sobre contingencias relevantes en materia laboral;
- proveer un reporte anual al consejo de administración respecto a asuntos de prácticas societarias, nominaciones y compensaciones; y
-
- apoyar al consejo de administración en la elaboración de los reportes anuales para la asamblea anual de accionistas

Derechos de Preferencia

De conformidad con la ley mexicana, nuestros accionistas (que sean titulares de acciones directamente o a través de CPOs) tendrán derecho de preferencia en caso de emisión de acciones excepto en los casos que se mencionan más adelante. Generalmente, en caso de emitir acciones adicionales representativas de nuestro capital social, nuestros accionistas tendrían el derecho de adquirir el número de acciones necesarias (o CPOs, sujeto a la legislación aplicable en los EUA, que representen dichas acciones y sujeto a que el Fiduciario de los CPOs tenga permitido emitir o liberar los correspondientes CPOs adicionales) para mantener el porcentaje existente de su tenencia accionaria. Los accionistas deberán ejercer su derecho de preferencia dentro del periodo establecido en la asamblea de accionistas en donde se apruebe la emisión de acciones respectiva. Este periodo deberá ser igual a por lo menos 15 días después de la publicación del aviso

de emisión en el sistema electrónico implementado por la Secretaría de Economía. En términos de la legislación mexicana aplicable, los accionistas no pueden renunciar anticipadamente a sus derechos de preferencia, y los derechos de preferencia no pueden estar representados en un instrumento que sea negociable de manera separada de la acción que corresponda.

Los derechos de preferencia previstos en el párrafo inmediato anterior no serán aplicables (i) en caso de acciones derivadas de fusiones, (ii) en caso de reventa de acciones mantenidas en nuestra tesorería como resultado de una recompra de acciones llevada a cabo en la BMV o de cualquier otra manera, (iii) en caso de que tenedores de nuestras acciones con derecho a voto aprueben la emisión de acciones no suscritas para efectos de una oferta pública en una asamblea extraordinaria de accionistas convocada para tales efectos, en el entendido de que los requisitos contemplados en el Artículo 53 de la LMV hayan sido satisfechos, y (iv) respecto a acciones emitidas para conversión de cualesquier valores convertibles.

En caso de emitir nuevas acciones Serie A para su pago en efectivo, de conformidad con nuestros estatutos sociales y el Fideicomiso de CPOs, los tenedores extranjeros de CPOs (directamente o a través de ADSs) no podrán ejercer su derecho de preferencia, a menos que instruyamos al Fiduciario de los CPOs emitir CPOs adicionales (en la medida de lo posible), para permitir a los tenedores extranjeros de CPOs ejercer su derecho de preferencia mediante la compra y tenencia de acciones Serie A recién emitidas a través de CPOs, aunque esperamos tomar medidas necesarias para mantener suficientes CPOs disponibles para permitir a tenedores extranjeros de CPOs ejercer su derecho de preferencia con respecto a las acciones Serie A subyacentes, no podemos garantizar que podremos llevar a cabo lo anterior, particularmente porque se requiere de aprobaciones regulatorias en México para la emisión de CPOs adicionales. Los tenedores de acciones Serie A de nacionalidad mexicana podrán ejercer su derecho de preferencia en caso de emitir nuevas acciones Serie A. Los tenedores extranjeros de CPOs podrán sufrir dilución en caso de que emitamos nuevas acciones Serie A a cambio de efectivo y no haya CPOs disponibles que amparen dichas acciones Serie A adicionales.

Dividendos

Nuestro consejo de administración tiene la obligación de presentar nuestros estados financieros del ejercicio social anterior, propuestos y preparados por nuestro director general y complementados por el reporte de nuestro consejo de administración, a la asamblea anual general ordinaria de accionistas para su aprobación. Una vez que los accionistas aprueben nuestros estados financieros, éstos están obligados a determinar la forma en que se aplicarán las utilidades netas del ejercicio social anterior. De conformidad con la ley mexicana y nuestros estatutos sociales, antes de distribuir cualquier dividendo, el 5% de nuestras utilidades netas deberán separarse para constituir el fondo de reserva legal, hasta que el importe de dicha reserva legal sea equivalente al 20% de nuestro capital social suscrito y pagado. Se podrán designar cantidades adicionales para constituir otros fondos de reserva según sea determinado por los accionistas, incluyendo una reserva para la adquisición de acciones propias. El saldo restante, en su caso, constituirá las utilidades distribuibles como dividendos.

Amortización de acciones

De conformidad con nuestros estatutos sociales, las acciones que representan nuestro capital social están sujetas a amortización en relación con (i) una reducción del capital social o (ii) una amortización de utilidades distribuibles; las cuales, en cualquiera de ambos casos, deberán ser aprobadas por nuestros accionistas. En caso de disminución del capital social, la amortización de acciones se hará en forma proporcional entre todos los accionistas, pero en ningún caso, el precio de amortización será menor al valor en libro de dichas acciones, según sea determinado de conformidad con nuestro último estado de posición financiera, aprobado en asamblea general ordinaria de accionistas o mediante una oferta pública en la BMV, al precio de mercado prevaleciente, de conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles, la LMV y nuestros estatutos sociales.

Disolución o liquidación

En caso de disolución o liquidación de nuestra sociedad, los accionistas designarán a uno o más liquidadores en una asamblea general extraordinaria de accionistas para concluir nuestros asuntos. Todas las acciones totalmente suscritas y pagadas tendrán derecho a participar de manera equitativa en la distribución de la liquidación correspondiente.

Ciertas Protecciones para Accionistas Minoritarios

De conformidad con la Ley del Mercado de Valores y la Ley General de Sociedades Mercantiles, nuestros estatutos sociales incluyen diversas disposiciones para proteger a los accionistas minoritarios. Dichas disposiciones incluyen protecciones a los accionistas minoritarios que permiten:

- A los tenedores de al menos el 10% de nuestras acciones en circulación:
  - solicitar la convocatoria a una asamblea de accionistas;
  - solicitar que las resoluciones relacionadas con un asunto respecto del cual no fueron suficientemente informados se pospongan; y
  - designar a un miembro de nuestro consejo de administración y a un consejero suplente de dicho consejo de administración.
- A los tenedores de cuando menos el 20% de nuestras acciones en circulación, oponerse a cualquier resolución adoptada en una asamblea de accionistas y solicitar una declaración judicial para suspender dicha resolución, dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que se levante la asamblea en la cual se adoptó la resolución correspondiente, siempre y cuando (i) la resolución objetada incumpla con las leyes mexicanas o nuestros estatutos sociales, (ii) los accionistas oponentes, no hayan asistido a la respectiva asamblea de accionistas, o no hayan votado a favor de la resolución objetada y (iii) los accionistas oponentes presten fianza ante el tribunal correspondiente para garantizar el pago de cualquier daño que pudiéramos sufrir como resultado de la suspensión de la resolución, en caso de que el tribunal resuelva en contra del accionista oponente; y
- A los tenedores de cuando menos el 5% de nuestras acciones en circulación, poder iniciar una demanda en contra de algunos o la totalidad de los miembros del consejo de administración, por incumplimiento a su deber de cuidado o a su deber de lealtad para beneficio de Volaris, por un monto equivalente a los daños y perjuicios causados por lo anterior. Las acciones iniciadas por causa de dichos motivos tendrán una caducidad de cinco años.

Otras disposiciones

Disposiciones en materia de Inversión Extranjera

La Ley de Inversión Extranjera limita la propiedad de nuestras acciones por inversionistas extranjeros hasta un 49% del capital social que no esté representado por CPOs, nuestros estatutos sociales modificados establecen que únicamente los inversionistas mexicanos podrán adquirir acciones Serie A directamente. Los inversionistas extranjeros podrán adquirir nuestras acciones Serie B directamente. Según lo previsto en la legislación mexicana, nuestros estatutos sociales contemplan que en caso de que un inversionista extranjero adquiera un interés o participación directa en acciones Serie A representativas de nuestro capital social en cualquier momento, dichas acciones Serie A serán pérdidas a favor del gobierno mexicano. La Ley de Inversión Extranjera permite a extranjeros ser propietarios de nuestras acciones Serie A de manera indirecta a través de instrumentos neutros como los CPOs.

Duración

De conformidad con los estatutos sociales de Volaris nuestra duración es indefinida.

Adquisición de Acciones Propias

Podremos adquirir nuestras propias acciones (o CPOs que representen dichas acciones) a través de la BMV al precio de mercado prevaleciente al momento de la adquisición. Los derechos económicos y de voto correspondientes a las acciones

propias adquiridas no serán ejercidos durante el periodo en que seamos propietarios de dichas acciones, y las acciones no se considerarán en circulación para efectos del cálculo de quórum y voto en cualquier asamblea de accionistas. No estaremos obligados a crear una reserva especial para efectos de la adquisición de acciones propias, ni a obtener la aprobación de nuestro consejo de administración para realizar dicha adquisición de acciones propias. Sin embargo, el monto máximo que puede ser utilizado para la adquisición de acciones propias deberá ser aprobado por nuestros accionistas, y nuestro consejo de administración deberá designar a una o varias personas autorizadas para realizar dicha adquisición de acciones propias. Cualquier adquisición de acciones propias estará sujeta a las disposiciones legales aplicables, incluyendo la LMV, y deberá efectuarse, registrarse y revelarse en la forma especificada por la CNBV. En el supuesto en que quisiéramos adquirir acciones propias que representen más del 1% del capital social en circulación en una misma operación, debemos informar al público inversionista de dicha intención por lo menos 10 minutos antes de someter nuestra oferta.

En el supuesto que quisiéramos adquirir acciones propias que representen el 3% o más del capital social en circulación durante cualquier periodo de 20 días de operaciones, debemos hacer una oferta pública de compra respecto de dichas acciones.

El 21 de abril de 2023, nuestros accionistas aprobaron el establecimiento de un programa de recompra (el “Programa de Recompra”) de nuestras acciones, de conformidad con los términos establecidos en el artículo 56 de la LMV y las disposiciones aplicables de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, así como el desarrollo de los términos y condiciones del Programa de Recompra.

Asimismo, nuestro consejo de administración recibió la facultad de desarrollar los términos y condiciones del Programa de Recompra, considerando el artículo 56 de la LMV, nuestros requerimientos de capital y cualquier otro factor que considere crucial. Sin embargo, no podremos destinar recursos ni capital al programa hasta que cumpla con los requisitos establecidos en el Artículo 56 de la LMV y demás disposiciones aplicables. En el entendido de que el monto máximo de recursos o capital destinado a la adquisición de nuestras acciones será hasta un monto equivalente al 5% de nuestro capital social, con un límite de US$100,000,000.00 Además, el monto de recursos o capital destinado a tales fines deberá ser aprobado, en todo caso, por la asamblea general ordinaria de accionistas para cada ejercicio social, y dicha aprobación deberá realizarse de conformidad con el artículo 56 de la LMV.

Adquisición de Acciones por Nuestras Subsidiarias

Nuestras subsidiarias u otras entidades controladas por nosotros no podrán adquirir, directa o indirectamente, acciones representativas de nuestro capital social o acciones de sociedades o entidades que sean nuestros accionistas.

Conflictos de interés

De conformidad con la ley mexicana, cualquier accionista que tenga un interés contrario al nuestro, deberá abstenerse de discutir y votar el asunto respectivo. Si dicho accionista vota en una operación en donde su interés entre en conflicto con nuestros intereses, podrá ser responsable del pago de daños y perjuicios, pero únicamente si dicha operación no hubiese sido aprobada sin el voto de dicho accionista.

Un miembro del consejo de administración que tenga un interés opuesto al nuestro deberá revelar dicho interés opuesto y abstenerse de toda deliberación o voto en relación con el asunto respectivo. El incumplimiento por cualquier miembro del consejo de administración de dichas obligaciones podría resultar en que dicho consejero sea responsable del pago de daños y perjuicios.

Jurisdicción Exclusiva

Nuestros estatutos sociales establecen que cualquier controversia entre los accionistas y nosotros, o entre nuestros accionistas por cualquier asunto relacionado con nosotros se someterá a la jurisdicción de los tribunales competentes de la Ciudad de México, México.

Derechos de Separación

En el momento en que nuestros accionistas aprueben un cambio en nuestro objeto social, un cambio en nuestra nacionalidad, o la transformación de un régimen social a otro, el accionista con derecho a voto que vote en contra de cualquiera de los asuntos aprobados tendrá el derecho de separarse y recibir el valor en libros por sus acciones como se establezca en el último estado financiero aprobado por nuestros accionistas, en el entendido de que los accionistas deberán ejercer este derecho dentro de los 15 días siguientes a la asamblea en la que el asunto de que se trate fue aprobado. Ya que los tenedores de CPOs no tienen derecho a voto, los derechos de separación no estarán disponibles para dichos tenedores extranjeros.

Cancelación del Registro ante el Registro Nacional de Valores

De conformidad con nuestros estatutos sociales, y conforme a lo que establece la LMV, debemos hacer una oferta pública para la adquisición de las acciones propiedad de los accionistas minoritarios en caso de que el registro de nuestras acciones Serie A s ante el Registro Nacional de Valores sea cancelado, ya sea como resultado de nuestra determinación o por una orden de la CNBV. Nuestros accionistas que tengan el control serán subsidiariamente responsables por el cumplimiento de estas obligaciones. Se considera que un accionista tiene el control cuando es titular de la mayoría de las acciones con derecho a voto, si tiene la capacidad de controlar el resultado de las decisiones adoptadas en asamblea de accionistas o sesión de consejo de administración, o tiene la capacidad de designar a la mayoría de los miembros de nuestro consejo de administración. El precio al que dichas acciones deberán ser adquiridas será el que resulte mayor entre:

- el precio promedio de cotización en la BMV durante los 30 días anteriores a la fecha de la oferta, o
- el valor en libros, según se encuentre reflejado en el reporte presentado a la CNBV y a la BMV.

Si la cancelación de nuestro listado es solicitada por la CNBV, la oferta deberá hacerse dentro de los 180 días a partir de la fecha de la solicitud. Si la cancelación es iniciada por nosotros, de conformidad con la LMV, la cancelación deberá ser aprobada por el 95% de nuestros accionistas.

Nuestro consejo de administración deberá determinar la equidad del precio de la oferta, tomando en consideración el interés de los accionistas minoritarios, y revelará su opinión dentro de los 10 días hábiles siguientes al inicio de la oferta.

La resolución del consejo de administración deberá estar acompañada de la opinión de equidad emitida por un experto seleccionado por nuestro comité de auditoría. Los consejeros y ejecutivos de primer nivel deben revelar si desean o no vender sus acciones en relación con la oferta.

Descripción de los CPOs y el Fideicomiso de CPOs

Panorama General

De conformidad con nuestros estatutos y la legislación mexicana, los inversionistas extranjeros no pueden ser titulares de forma directa de acciones Serie A. Sin embargo, la ley permite que inversionistas extranjeros adquieran nuestras acciones de forma indirecta a través de acciones o valores “neutros”. En virtud de que el Fideicomiso de CPOs constituye una inversión neutra de conformidad con la Ley de Inversión Extranjera, los inversionistas extranjeros podrán adquirir indirectamente nuestras acciones. Sin embargo, ninguno de los tenedores de CPOs tendrá derechos de voto y no podrán instruir al Fiduciario de los CPOs que vote las acciones Serie A amparadas por los CPOs.

De conformidad con la legislación mexicana, los CPOs son títulos de crédito que deben de ser emitidos por una institución de crédito mexicana actuando como Fiduciaria. Cada CPO ampara una acción Serie A. El Fideicomiso de CPOs tiene una vigencia máxima de 50 años. Al vencimiento de dicho plazo, el Fideicomiso de CPOs se prorrogará o se dará por terminado de acuerdo con sus términos, o será sustituido por un nuevo fideicomiso de CPOs. En caso de que el Fideicomiso

de CPOs se termine, los tenedores de CPOs que sean inversionistas extranjeros, no tendrán derecho a mantener las acciones Serie A amparadas por los CPOs de forma directa y deberán llevar a cabo la venta de dichas acciones a personas físicas o sociedades mexicanas.

En su carácter de Fiduciario de los CPOs, Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito, Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria, emitirá los CPOs al amparo de los siguientes documentos:

- el Fideicomiso de CPOs; y

- el acta de emisión, en virtud de la cual el Fiduciario de los CPOs emitirá CPOs al amparo del Fideicomiso de CPOs y del acta de emisión de los CPOs.

De conformidad con la legislación mexicana requerimos obtener la autorización de la Secretaría de Economía para constituir y celebrar el Fideicomiso de CPOs. Hemos obtenido autorización por parte de la Secretaría de Economía para que nuestro capital social se encuentre representado hasta en un 90% por CPOs. Los tenedores extranjeros de CPOs no podrán instruir al Fiduciario de los CPOs la forma de votar las acciones Serie A amparadas por los CPOs. En todos los asuntos, el Fiduciario de los CPOs votará las acciones de Serie A amparadas por los CPOs de conformidad con los términos del Fideicomiso de CPOs, el cual requiere que el Fiduciario de los CPOs vote las acciones Serie A correspondientes en el mismo sentido que la mayoría de las acciones Serie A en circulación que sean votadas en la asamblea respectiva.

Inscripción y autorización

Hemos obtenido autorización por parte de la Secretaría de Economía para que nuestro capital social se encuentre representado hasta en un 90% por CPOs y que los mismos sean considerados como inversión neutra para efectos de la Ley de Inversión Extranjera.

Depósito y retiro de las Acciones

Las acciones Serie A amparadas por los CPOs serán votadas por el Fiduciario de los CPOs en el mismo sentido en que la mayoría de las acciones Serie A sean votadas en la asamblea de accionistas correspondiente.

Inversionistas que adquieran CPOs (a través de ADSs) no recibirán certificados físicos que representen los CPOs. Sin embargo, los tenedores de CPOs pueden solicitar un certificado de su custodio junto con una certificación de Indeval, en la que se evidencie su tenencia de CPOs. En relación con la emisión de ADSs, la titularidad de los CPOs que amparen ADSs será evidenciada mediante el registro en libros en Indeval por Banco Inbursa, como custodio del depositario en México.

Los tenedores extranjeros de CPOs no podrán mantener acciones Serie A directamente, pero podrán transferir dichos CPOs a inversionistas mexicanos quienes automáticamente se volverán tenedores de las acciones Serie A en el momento de la adquisición. Los tenedores extranjeros de los ADSs podrán mantener los CPOs que amparan los ADS directamente, pero no podrán mantener las acciones Serie A que amparan los CPOs; en el entendido, sin embargo, que los tenedores extranjeros podrán ser beneficiarios de las acciones Serie A solamente en caso de que el Fideicomiso de CPOs se termine.

En la fecha de terminación del Fideicomiso de CPOs, los tenedores de CPOs estarán obligados a causar la venta de las acciones Serie A amparadas por los CPOs, constituir un nuevo Fideicomiso similar al Fideicomiso de CPOs actual para depositar las acciones Serie A amparadas por los CPOs o prorrogar el plazo del Fideicomiso de CPOs, a fin de cumplir con las disposiciones previstas en nuestros estatutos sociales y en materia de inversión extranjera conforme a la legislación mexicana.

Registro y Transmisión

Los CPOs únicamente podrán ser detentados a través de registro en libros. Los CPOs podrán estar inscritos mediante el sistema de registro en libros por instituciones que mantengan una cuenta con el Indeval, un depositario de valores que

actúe como depositario, custodio y agente de transferencias y registros de operaciones conducidas en la BMV, eliminando la necesidad de realizar transferencias físicas de los valores. Las casas de bolsa, bancos y otras instituciones y entidades financieras autorizadas pueden mantener cuentas con el Indeval.

Dividendos y Otras Distribuciones

En caso de que decretemos y paguemos dividendos u otras distribuciones sobre nuestras acciones Serie A, los tenedores de CPOs tendrán derecho de recibir dichos dividendos o distribuciones en proporción al número de acciones Serie A amparadas por sus CPOs. Los tenedores de CPOs también tendrán, en su caso, derecho de recibir una parte proporcional de los recursos derivados de la venta de las acciones Serie A amparadas por sus CPOs en caso de terminación del Fideicomiso de CPOs. De conformidad con la legislación mexicana, los dividendos pagados y recibidos en pesos por el Fiduciario de los CPOs, podrán ser pagados al depositario y convertidos a dólares para su distribución. Así mismo, cualesquier dividendos u otras distribuciones del Fideicomiso de CPOs que los tenedores de CPOs no reciban o reclamen dentro de los tres años se convertirán en propiedad de la Secretaría de Salud.

Dividendos en Efectivo. El Fiduciario de los CPOs distribuirá los dividendos y demás distribuciones en efectivo que reciba en relación con las acciones Serie A, incluyendo aquellos representados por ADSs, entre los tenedores de CPOs, en la misma divisa en que los haya recibido. En el caso de CPOs, el Fiduciario de los CPOs distribuirá los dividendos en efectivo y cualesquiera otras distribuciones en efectivo a los custodios que actúen a nombre de los tenedores de los CPOs. Los dividendos en efectivo y cualesquiera otras distribuciones en efectivo de las acciones amparadas por CPOs serán distribuidos a los tenedores de CPOs en dólares de conformidad con el contrato de depósito respectivo, en la medida en que los dividendos recibidos en pesos puedan ser convertidos a dólares; si no se puede llevar a cabo la conversión respectiva, el depositario distribuirá dichos dividendos en pesos o de cualquier otra forma prevista en la legislación mexicana.

Dividendos en Acciones. En el supuesto en que paguemos dividendos consistentes en acciones Serie A, dichas acciones se afectarán al fideicomiso de CPOs y el Fiduciario de los CPOs distribuirá CPOs adicionales en proporción a los CPOs mantenidos por los tenedores de CPOs, incluyendo aquellos representados por ADSs.

En caso de que el acta de emisión no nos permita que se emitan CPOs adicionales en una cantidad suficiente para representar las acciones Serie A que se paguen como dividendo, tendríamos que modificar el acta de emisión o celebrar una nueva acta para emitir CPOs adicionales necesarios para amparar las acciones Serie A emitidas como dividendo. En el supuesto en que el Fiduciario de los CPOs reciba alguna distribución que no consista en efectivo o acciones Serie A adicionales, llevará a cabo su distribución de conformidad con las instrucciones de su comité técnico.

Derechos de preferencia

De conformidad con la legislación mexicana, nuestros accionistas generalmente tendrán derechos de preferencia. Ver “Descripción del Capital Social – Derechos de Preferencia”. En el supuesto de que ofrezcamos a nuestros accionistas el derecho de suscribir acciones Serie A adicionales, el Fiduciario de los CPOs deberá hacer extensivos dichos derechos a los tenedores de CPOs. Afectaremos las nuevas acciones Serie A al fideicomiso de CPOs, y el Fiduciario de los CPOs entregará CPOs adicionales a aquellos tenedores de CPOs que ejerza sus derechos de preferencia. En caso de que el acta de emisión no nos permita que se emitan CPOs adicionales en una cantidad suficiente para representar las acciones Serie A suscritas y pagadas como resultado del ejercicio de derechos de preferencia, tendríamos que modificar el acta de emisión o celebrar una nueva acta emisión para permitir al Fiduciario del fideicomiso de los CPOs la emisión de dichos CPOs adicionales necesarios para amparar las acciones Serie A suscritas y pagadas como resultado del ejercicio de derechos de preferencia.

El Fiduciario de los CPOs solamente otorgará derechos de preferencia a los tenedores de CPOs si dichos derechos de preferencia son legales y válidos en el país de residencia de los tenedores de CPOs. La venta de acciones Serie A adicionales amparadas por CPOs requerirá inscripción de conformidad con la Ley de Valores o una exención al mismo.

De conformidad con la legislación mexicana, los derechos de preferencia no pueden ser vendidos de forma separada de las acciones. En virtud de lo anterior, en caso de que el Fiduciario de los CPOs no pueda otorgar derechos de preferencia o efectivamente tenga prohibido disponer de derechos de preferencia, los tenedores de dichos derechos no recibirán el valor de los mismos y su participación en el capital puede verse diluida.

En caso de que emitamos nuevas acciones Serie A en efectivo, de conformidad con nuestros estatutos y el Fideicomiso de CPOs, los tenedores extranjeros de CPOs y ADSs no podrán ejercer sus derechos de preferencia asociados con las acciones Serie A que amparen dichos CPOs, a menos que un número suficiente de CPOs se encuentre disponible para ser liberados en términos de nuestra acta de emisión o a menos que instruyamos al Fiduciario de los CPOs que emita CPOs adicionales (en la medida de lo posible), mediante la modificación del acta de emisión existente o la celebración de una nueva acta de emisión para permitir a los tenedores extranjeros de los CPOs o ADSs ejercer sus derechos de preferencia mediante la compra y suscripción de nuevas acciones Serie A a través de CPOs. Aunque esperamos tomar las medidas necesarias para mantener suficientes CPOs adicionales para permitir a los tenedores extranjeros de CPOs o ADSs ejercer sus derechos de preferencia, no podemos asegurar que podremos llevarlo a cabo, particularmente porque ciertas autorizaciones gubernamentales en México son requeridas para la emisión de CPOs. En la medida que los derechos de preferencia sean extendidos a los tenedores de los CPOs y cualquiera de dichos tenedores ejerce dichos derechos, afectaremos las acciones Serie A adicionales al Fideicomiso de CPOs, y el Fiduciario de los CPOs deberá liberar CPOs adicionales a cada tenedor de CPOs que ejerza sus derechos de preferencia.

Cambios que Afecten a los CPOs

De conformidad con el Fideicomiso de CPOs, el Fiduciario de los CPOs, conforme a las instrucciones que le proporcione el comité técnico, deberá liberar CPOs adicionales, o bien, solicitará la entrega de los CPOs que se encuentren en circulación para su canje por nuevos CPOs en los siguientes supuestos:

- cualquier “split” o consolidación de nuestras acciones Serie A;
- cualquier capitalización que afecte, o amortización de nuestras acciones Serie A;
- cualquier otra reestructuración o reclasificación de las acciones Serie A; o
- cualquier fusión, reestructura o escisión.

El Fiduciario de los CPOs, de conformidad con las instrucciones que le proporcione el comité técnico, decidirá si es necesaria cualquier modificación o ajuste al Fideicomiso de CPOs y a las actas de emisión, en caso de que resulte necesario. En el supuesto en que el acta de emisión no nos permita liberar CPOs adicionales en una cantidad suficiente para que amparen acciones Serie A necesarias para reflejar las operaciones corporativas que se describen anteriormente, necesitaremos modificar el acta de emisión o celebrar una nueva que nos permita la emisión del número de CPOs necesarios para amparar las acciones Serie A que reflejen cualquiera de dichas operaciones. En el supuesto en que llevemos a cabo una reestructura de nuestro capital de manera tal que la nueva estructura no sea consistente con el Fideicomiso de CPOs, el Fiduciario de los CPOs, de conformidad con las instrucciones que le proporcione el comité técnico del Fideicomiso de CPOs, decidirá la manera en que deba modificarse el fideicomiso de CPOs para reflejar dicha reestructura. En el supuesto en que decretemos una amortización de acciones Serie A afectas al fideicomiso de CPOs, el Fiduciario de los CPOs, cumplirá con las instrucciones que le proporcione el comité técnico del Fideicomiso de CPOs, y de conformidad con la legislación aplicable, determinará los CPOs a ser amortizados por un número equivalente al número de acciones Serie A afectas al fideicomiso que vayan a ser amortizadas. El Fiduciario de los CPOs pagará a los tenedores de los CPOs amortizados la parte proporcional del precio de amortización que les corresponda.

Derechos de Voto de las Acciones Serie A

Los tenedores de CPOs no podrán ejercer derecho de voto alguno en relación con las acciones Serie A mantenidas por el Fiduciario de los CPOs. Los derechos de voto atribuibles a las acciones Serie A amparadas por los CPOs deberán ser ejercidos únicamente por el Fiduciario de los CPOs.

En relación con cualquier asunto que se resuelva durante una asamblea general ordinaria o extraordinaria de accionistas, el Fiduciario de los CPOs votará dichas acciones Serie A amparadas por dichos CPOs en el mismo sentido en que se voten la mayoría de las acciones Serie A en dicha asamblea.

Administración del Fideicomiso de CPOs

El Fiduciario de los CPOs administrará el Fideicomiso de CPOs de conformidad con las instrucciones que le proporcione el comité técnico. El comité técnico del fideicomiso CPO se integra de tres miembros: dos de los cuales son nombrados por nosotros y uno es nombrado por el comité representante de los tenedores de CPOs. Las acciones tomadas por el comité técnico deberán ser aprobadas por el voto afirmativo de la mayoría de los miembros del comité técnico. El comité técnico también podrá adoptar resoluciones fuera de sesión, siempre que dichas resoluciones se adopten por el consentimiento unánime de la totalidad de sus miembros. Entre otras cuestiones, el comité técnico está facultado para instruir al Fiduciario de los CPOs para que incremente el número máximo de CPOs, designe a un apoderado para votar las acciones Serie A afectas al Fideicomiso de los CPOs, suscriba y pague acciones emitidas, y resuelva las cuestiones que no estén previstas en el fideicomiso de CPOs.

Representante Común. Designaremos a Banco Invex, S.A. Institución de Banca Múltiple, Invex Grupo Financiero, como representante común de los tenedores de CPOs. Las obligaciones del representante común incluyen, entre otras:

- verificar el debido cumplimiento de los términos del Fideicomiso de CPOs;
- verificar la existencia de las acciones Serie A afectas al fideicomiso de CPOs;
- autentificar con su firma los títulos representativos de los CPOs;
- ejercer los derechos de los tenedores de CPOs en relación con el pago de cualquier dividendo al que tengan derecho;
- realizar cualquier acto necesario para proteger los derechos o recursos correspondientes a los tenedores de CPOs;
- convocar y presidir las asambleas generales de tenedores de CPOs; y
- ejecutar las resoluciones adoptadas por las asambleas generales de tenedores de CPOs.

El representante común podrá solicitar al Fiduciario de los CPOs toda la información que estime necesaria para cumplir con sus obligaciones. Los tenedores de CPOs, reunidos en asamblea general, podrán revocar el nombramiento del representante común, nombrar a un nuevo representante común que lo sustituya, e instruir al representante común que realice ciertos actos en relación con el fideicomiso de CPOs.

Asambleas Generales de Tenedores de CPOs. Cualquier tenedor o grupo de tenedores que represente cuando menos el 10% de los CPOs podrá solicitar al representante común la convocatoria de una asamblea general de tenedores de CPOs. La solicitud correspondiente deberá incluir el orden del día para la asamblea. Al menos 10 días antes de la asamblea correspondiente, el representante común, deberá publicar las convocatorias para las asambleas generales de tenedores de CPOs en el Diario Oficial de la Federación y en uno de los periódicos de mayor circulación en nuestro domicilio. La convocatoria deberá incluir el orden del día.

Para tener derecho de asistir a las asambleas generales de tenedores de CPOs, los tenedores de CPOs deberán solicitar a Indeval la expedición de una constancia de depósito de sus CPOs una constancia del custodio respectivo con cuando menos dos días de anticipación a la fecha de la asamblea.

En las asambleas generales de tenedores de CPOs, los tenedores de CPOs tendrán el derecho a un voto. Las resoluciones de las asambleas generales de tenedores de CPOs serán válidas cuando se tomen por el voto favorable de la mayoría de los CPOs representados en la asamblea. Existen requisitos de quórum para las asambleas generales de tenedores de CPOs. Para que una asamblea general de tenedores de CPOs se considere legalmente instalada en virtud de primera convocatoria, deberán estar representados por lo menos la mayoría de los CPOs en circulación. Si no se reúne dicho quórum en virtud de primera convocatoria, podrá convocarse una nueva asamblea y la misma se considerará legalmente instalada cualquiera que sea el número de CPOs representados. Las resoluciones debidamente adoptadas por la asamblea general de tenedores de CPOs obligan a todos los tenedores de CPOs, incluyendo a los ausentes y disidentes.

Algunos asuntos especiales deben ser resueltos por los tenedores de los CPOs en asamblea especial. Estos asuntos incluyen el nombramiento y remoción del representante común, consentir u otorgar dispensas, así como la modificación del acta de emisión. En estas asambleas especiales, deberán estar representados cuando menos el 75% de los CPOs en circulación en la primera convocatoria a efecto de constituir quórum y sus resoluciones serán válidas cuando se tomen por el voto favorable de la mayoría de los tenedores de CPOs que tengan derecho de voto en dicha asamblea. Si no se reúne dicho quórum en virtud de la primera convocatoria, podrá convocarse una nueva asamblea. Dicha asamblea se considerará legalmente instalada cualquiera que sea el número de CPOs representados y sus resoluciones serán válidas cuando se tomen por el voto favorable de la mayoría de los CPOs representados.

Ejercicio de los Derechos de los Tenedores de los CPOs

Sujeto a ciertas limitaciones, los tenedores de CPOs podrán ejercer individual y directamente ciertos derechos mediante la presentación de una demanda ante un tribunal competente. Dichos derechos incluyen:

- el derecho de exigir al Fiduciario de los CPOs la distribución de los dividendos u otras distribuciones recibidas por el mismo;

- el derecho de exigir al representante común que haga valer y proteja los derechos de los tenedores de CPOs; y

- el derecho de presentar una demanda de responsabilidad civil en contra del representante común en caso de que el mismo actúe de manera dolosa.

Las controversias serán sometidas a los tribunales de la Ciudad de México. Todas las partes del Fideicomiso de CPOs, incluyen los tenedores de los CPOs, de forma expresa renuncia al fuero de cualesquiera otros tribunales.

Cualquier extranjero que sea tenedor de CPOs ha acordado no invocar la protección de su gobierno. En caso de que cualquier extranjero invoque la protección de su gobierno perderá sus derechos sobre los CPOs a favor de la Nación Mexicana. En opinión de Ritch Mueller, S.C., nuestros asesores legales mexicanos, se puede considerar que un extranjero tenedor de CPOs invocó la protección de su gobierno mediante, por ejemplo, la solicitud a su gobierno de presentar una nota diplomática en contra del Gobierno Mexicano o mediante la iniciación de un procedimiento legal en la jurisdicción de su domicilio en contra del Gobierno Mexicano.

Terminación del Fideicomiso de CPOs

El Fideicomiso de CPOs y los CPOs emitidos por el Fiduciario de los CPOs vencerán a los 50 años contados a partir de la fecha de constitución del Fideicomiso de CPOs, que constituye el plazo máximo permitido por la ley. Una vez terminado el fideicomiso de CPOs, el Fiduciario de los CPOs, de conformidad con las instrucciones que le proporcione el comité técnico, (i) venderá las acciones Serie A afectas al fideicomiso de CPOs y posteriormente distribuirá los recursos a dichos tenedores, en proporción a sus respectivas tenencias, (ii) prorrogará el plazo del Fideicomiso de CPOs o (iii) constituirá un nuevo

fideicomiso similar al fideicomiso de CPOs, al cual aportará la totalidad de las acciones Serie A amparadas por dichos CPOs, a fin de que los tenedores extranjeros de CPOs sean los beneficiarios de los derechos económicos de dichas acciones en proporción a sus respectivas tenencia accionaria.

Honorarios del Fiduciario de los CPOs y del Representante Común

Pagaremos los honorarios al Fiduciario de los CPOs incurridos por la administración del Fideicomiso de CPOs así como los honorarios del representante común.

Información adicional Administradores y accionistas:

OTRAS PRÁCTICAS DE GOBIERNO CORPORATIVO

Estrategia y gestión de riesgos de ciberseguridad

Hemos desarrollado e implementado un programa de gestión de riesgos de ciberseguridad destinado a salvaguardar la confidencialidad, integridad y disponibilidad de nuestros sistemas e información críticos.

Nuestro enfoque de la ciberseguridad se basa en el Marco de Ciberseguridad del Instituto Nacional de Normas y Tecnología *(National Institute of Standards and Technology Cybersecurity Framework*) (NIST CSF) y en la Organización Internacional de Normalización 27005 (ISO/IEC 27005:2022). Es importante señalar que, aunque hacemos referencia a estos marcos, ello no implica una adhesión estricta a normas, especificaciones o requisitos técnicos específicos. En su lugar, utilizamos el NIST CSF y la norma ISO 27005:2022 como principios rectores para identificar, evaluar y gestionar los riesgos de ciberseguridad relevantes para nuestro negocio.

Además, nuestro programa de gestión de riesgos de ciberseguridad se integra en nuestro marco más amplio de gestión de riesgos empresariales a través de metodologías, canales de información y procesos de gobernanza compartidos.

Con nuestro programa de gestión de riesgos de ciberseguridad, varios componentes clave incluyen lo siguiente:

- Evaluaciones de riesgos: Se realizan evaluaciones para identificar y priorizar los riesgos de ciberseguridad significativos para nuestros sistemas e información críticos, elementos de apoyo de nuestra arquitectura de seguridad integral, incluyendo principios de Confianza Cero (Zero Trust).
- Equipo de seguridad especializado: Un equipo de seguridad especializado supervisa los procesos de evaluación de riesgos, gestiona los controles de seguridad y orquesta las respuestas a los incidentes de ciberseguridad.
- Utilización de proveedores de servicios externos: Contratamos a proveedores de servicios externos cuando lo consideramos oportuno para ayudar a aumentar nuestras capacidades, aprovechando su experiencia para evaluar, probar o reforzar diversos aspectos de nuestros controles de seguridad.

- Formación sobre ciberseguridad: A través de iniciativas de formación, buscamos capacitar a nuestros empleados y personal de respuesta a incidentes con los conocimientos y habilidades para reconocer y responder a las amenazas cibernéticas.
- Plan de respuesta a incidentes de ciberseguridad: Nuestro plan de respuesta describe los procesos para abordar los incidentes de ciberseguridad, minimizar las interrupciones y mitigar los posibles impactos.
- Riesgo de terceros: Intentamos evaluar el riesgo y obtener compromisos contractuales relacionados con la ciberseguridad de los proveedores de servicios críticos siempre que sea posible.
- GenAI y tecnologías emergentes: Buscamos integrar consideraciones de seguridad, privacidad y gobernanza en la adopción y el uso de tecnologías emergentes, incluyendo la inteligencia artificial, para proteger los datos, gestionar riesgos y apoyar el cumplimiento regulatorio.

Para la empresa, la gestión de los riesgos de ciberseguridad es un componente importante de nuestras prácticas operativas y de gestión de riesgos. A medida que la tecnología evoluciona y las amenazas evolucionan con ella, mantenemos nuestro compromiso de trabajar para mejorar la seguridad y la resiliencia de nuestra organización. No hemos identificado riesgos derivados de amenazas de ciberseguridad conocidas, ni siquiera como resultado de incidentes de ciberseguridad anteriores, que nos hayan afectado materialmente o que sea razonablemente probable que nos afecten materialmente, incluidas nuestras operaciones, estrategia de negocios, resultados de operaciones o situación financiera. Nos enfrentamos a ciertos riesgos continuos de amenazas de ciberseguridad que, si se materializan, es razonablemente probable que nos afecten materialmente, incluidas nuestras operaciones, estrategia de negocios, resultados de operaciones o situación financiera. Véase «Factores de riesgo - Los ciberataques u otros incidentes cibernéticos que afecten a nuestros sistemas informáticos e información confidencial podrían tener un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operaciones o situación financiera.

Gobernanza de la ciberseguridad

El riesgo de ciberseguridad forma parte de nuestra función general de supervisión de riesgos. El Consejo de Administración ha confiado al Comité de Auditoría la supervisión de los riesgos de ciberseguridad y otros riesgos informáticos.

El comité de auditoría supervisa la implementación y ejecución del programa de gestión de riesgos de ciberseguridad por parte de la administración, con el apoyo de nuestro Director Senior de Tecnología y Transformación y el Grupo de Trabajo de TI y Ciberseguridad. Este grupo multidisciplinario está compuesto por ejecutivos relevantes, así como por líderes clave de los ámbitos de auditoría interna, evaluación de riesgos, planificación financiera, cumplimiento, TI y tecnología, junto con asesores externos.

Los informes trimestrales del Grupo de Trabajo de TI y Ciberseguridad proporcionan al comité de auditoría evaluaciones de nuestros riesgos de ciberseguridad e iniciativas de gestión y corrección de riesgos. Además, la dirección informa al comité de auditoría sobre incidentes significativos de ciberseguridad.

La formación continua sigue siendo una piedra angular de nuestro enfoque de gobernanza, en ese sentido, el comité de auditoría recibe sesiones informativas sobre ciberseguridad por parte de nuestro Director Senior de Tecnología y Transformación, personal de seguridad interna o expertos externos.

Las principales iniciativas estratégicas y operativas están dirigidas por nuestro Director Senior de Tecnología y Transformación, el Gerente Senior de TI, el Gerente Senior de Transformación, el Gerente Senior de Control Interno de TI y el Gerente Senior de Seguridad de TI, quienes son responsables principalmente de asesorar y administrar riesgos de ciberseguridad. Estas personas cuentan con experiencia en gestión de riesgos, seguridad de datos, diseño de controles y gestión de operaciones de ciberseguridad. Nuestro Director Senior de Tecnología y Transformación cuenta con más de 30 años de experiencia en áreas de control, gestión de riesgos y cumplimiento normativo, incluyendo los últimos cuatro años enfocados en TI, ciberseguridad y transformación digital. Nuestro Gerente Senior de TI cuenta con más de 30 años de experiencia en gestión de TI, con experiencia en infraestructura, soporte y administración de sistemas críticos. Nuestro Gerente Senior de Transformación cuenta con más de 24 años de experiencia liderando iniciativas de transformación

enfocadas en procesos y necesidades de negocio. Finalmente, nuestro Gerente de Control Interno de TI cuenta con más de 24 años de experiencia en controles de TI y ciberseguridad, gestión de riesgos y cumplimiento normativo.

Además, varios miembros del equipo de ciberseguridad operativa poseen certificaciones en ISO27000, CISA, CISM, entre otras, y complementan esta experiencia con formación especializada y competencia en gestión de riesgos y ciberseguridad. Juntos, se mantienen vigilantes e informados, aprovechando la inteligencia sobre amenazas, las consultas externas y las herramientas de seguridad avanzadas para prevenir, detectar y responder a los riesgos e incidentes de ciberseguridad de forma eficaz.

Los miembros de nuestro equipo de ciberseguridad operativa son vitales para ayudar a los miembros de la administración (así como al Grupo de Trabajo de TI y Ciberseguridad) a mantenerse informados y supervisar los esfuerzos para prevenir, detectar, mitigar y remediar los riesgos e incidentes de ciberseguridad a través de diversos medios, que pueden incluir sesiones informativas del personal de seguridad interna, inteligencia sobre amenazas y otra información obtenida de fuentes gubernamentales, públicas o privadas, incluidos los consultores externos contratados por nosotros, y alertas e informes producidos por las herramientas de seguridad desplegadas en el entorno de TI.

[429000-N] Mercado de capitales

Estructura accionaria:

ESTRUCTURA ACCIONARIA

El 11 de diciembre de 2020 llevamos a cabo la liquidación de la oferta pública primaria subsecuente (follow-on) en la que ofrecimos 134,000,000 de CPOs, en forma de ADSs con un precio de EUA $11.25 por ADS en los EUA y otros países fuera de México, de conformidad con nuestra declaración de registro con la SEC. En relación con dicha emisión, los colocadores ejercieron su opción de sobreasignación de hasta 20,100,000 CPOs adicionales en la forma de ADSs completando, una emisión total de 154,100,000 CPOs en forma de ADSs.

El 22 de noviembre de 2023 los accionistas extranjeros de Volaris, concluyeron la conversión de 57,513,873 (cincuenta y siete millones quinientas trece mil ochocientas setenta y tres) acciones Serie “B” representativas del capital social por igual número de acciones Serie A, las cuales, en virtud de ser accionistas extranjeros, fueron entregadas a través de S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., y afectadas al Fideicomiso emisor de CPOs No. 80676 constituido por Volaris con el Fiduciario. En consecuencia, ya no contamos con acciones serie B. Para mayor información ver la sección Estatutos Sociales y otros Convenios – Capital Social”.

Derivado de lo anterior, al 31 de diciembre de 2025, el capital social suscrito y pagado de Volaris asciende a la suma de EUA $ 248,277,681.97 (doscientos cuarenta y ocho millones doscientos setenta y siete mil seiscientos ochenta y un dólares 97/100 centavos). Las acciones representativas del capital social están divididas de la siguiente forma:

- La Clase “I” Serie “A” integrada por 24,180 (veinticuatro mil ciento ochenta) acciones ordinarias y nominativas; y
- La Clase “II” Serie “A” integrada por 1,165,952,497 (mil ciento sesenta y cinco millones novecientas cincuenta y dos mil cuatrocientas noventa y siete) acciones ordinarias y nominativas.
- La Clase “I” Serie “B” integrada por 0 (cero) acciones ordinarias y nominativas; y
- La Clase “II” Serie “B” integrada por 0 (cero) acciones ordinarias y nominativas.

Asimismo, Volaris tiene registrados títulos denominados ADSs emitidos, cada uno, con base en 10 de los referidos CPOs.

Ninguna proporción del capital ha sido pagada en especie en los últimos tres ejercicios.

El monto del capital social no ha sido reducido en los últimos tres ejercicios.

	Cierre	Máximo	Mínimo	Volumen
Año				
2020				
Primer trimestre, 2020	8.37	24.9	7.83	101,363,383
Segundo trimestre, 2020	12.01	14.33	7.49	114,468,949

	Cierre	Máximo	Mínimo	Volumen
Tercer trimestre, 2020	16.02	18.87	10.98	73,722,727
Cuarto trimestre, 2020	24.77	24.77	16.10	67,164,363
Cierre 2020	24.77	24.90	7.49	356,719,422
2021				
Primer trimestre, 2021	29.13	29.45	28.79	57,578,423
Segundo trimestre, 2021	38.18	38.5	36.99	66,183.52
Tercer trimestre, 2021	45.25	46.14	45.17	134,523,914
Cuarto trimestre, 2021	36.74	37.01	36.25	114,307,930
Cierre 2021	36.74	46.14	28.79	372,613,791
2022				
Primer trimestre, 2022	36.34	42.41	29.54	97,754,288
Segundo trimestre, 2022	20.70	38.08	19.1	139,692,848
Tercer trimestre, 2022	14.23	22.64	14.23	103,746,745
Cuarto trimestre, 2022	16.31	20.52	14.58	142,925,560
Cierre 2022	16.31	42.41	14.23	484,119,441
2023				
Primer trimestre, 2023	22.20	22.82	15.26	197,801,114
Segundo trimestre 2023	23.97	25.49	19.73	158,136,517
Tercer trimestre 2023	11.85	23.99	11.85	252,359,844
Cuarto trimestre 2023	16.00	16.20	10.27	197,836,161
Cierre 2023	16.00	25.49	10.27	806,133,636
2024				
Primer trimestre, 2024	12.14	15.34	11.51	222,340,168
Segundo trimestre 2024	11.58	15.00	11.58	238,639,275
Tercer trimestre 2024	12.43	12.94	10.19	227,103,976
Cuarto trimestre 2024	15.63	17.15	11.77	137,428,704
Cierre 2024	15.63	17.15	10.19	825,512,123
2025				
Primer trimestre, 2025	10.88	18.16	10.66	218,986,060
Segundo trimestre 2025	8.88	10.84	7.15	348,905,483
Tercer trimestre 2025	13.11	13.11	8.24	192,013,974
Cuarto trimestre 2025	15.98	16.99	10.43	182,738,502
Cierre 2025	15.98	18.16	7.15	942,644,019
Últimos Seis Meses				
Noviembre 2025	13.24	13.24	11.63	58,865,280
Diciembre 2025	15.98	16.99	13.42	57,227,155
Enero 2026	16.92	16.94	14.95	58,995,845
Febrero 2026	14.98	18.32	14.98	65,460,856
Marzo 2026	13.03	14.98	12.51	189,206,296
Abril 2026 (hasta el 27 de abril de 2026)	12.85	14.07	12.26	66,510,483

Fuente: Bloomberg

Al 27 de abril de 2026, el último precio de venta reportado de las Acciones en la Bolsa Mexicana de Valores fue de 12.85por acción.

La siguiente tabla muestra los precios de cotización máximos y mínimos del ADS en el Mercado de Valores de Nueva York (New York Stock Exchange):

Año	Cierre	Máximo	Mínimo	Volumen
2020				
Primer trimestre, 2020	3.43	13.34	3.2	30,713,208
Segundo trimestre, 2020	5.28	6.67	3.03	36,483,524
Tercer trimestre, 2020	7.21	8.75	4.85	20,106,998
Cuarto trimestre, 2020	12.42	12.42	7.52	33,844,275
Cierre 2020	12.42	13.34	3.03	121,148,005
2021				
Primer trimestre, 2021	14.26	14.43	14.13	31,838,410
Segundo trimestre, 2021	19.21	19.43	18.68	38,284,662
Tercer trimestre, 2021	21.81	22.41	21.78	46,614,315
Cuarto trimestre, 2021	17.97	18.10	17.70	40,782,425
Cierre 2021	17.97	18.10	34.13	157,519,812
2022				
Primer trimestre, 2022	18.19	20.86	13.69	42,135,010
Segundo trimestre, 2022	10.27	19.14	9.29	33,994,253
Tercer trimestre, 2022	6.99	11.36	6.99	42,354,003
Cuarto trimestre, 2022	8.36	10.59	7.16	31,144,113
Cierre 2022	8.36	20.86	6.99	149,627,379
2023				
Primer trimestre, 2023	12.44	12.44	7.78	24,341,041
Segundo trimestre, 2023	13.95	14.99	10.80	18,137,602
Tercer trimestre, 2023	6.79	14.18	6.79	33,420,368
Cuarto trimestre, 2023	9.38	9.60	5.71	44,816,369
Cierre 2023	9.38	14.99	5.71	120,715,380
2024				
Primer trimestre, 2024	7.42	9.14	6.83	28,069,389
Segundo trimestre, 2024	6.36	8.78	6.35	32,932,321
Tercer trimestre, 2024	6.33	6.81	5.37	49,836,557
Cuarto trimestre, 2024	7.44	8.52	6.09	46,374,384
Cierre 2024	7.44	9.14	5.37	157,212,651
2025				
Primer trimestre, 2025	5.22	8.93	5.22	43,904,761
Segundo trimestre 2025	4.75	5.25	3.59	86,851,183
Tercer trimestre 2025	7.18	7.18	4.38	40,652,209
Cuarto trimestre 2025	8.88	9.49	6.30	34,278,737
Cierre 2025	8.88	9.49	3.59	205,686,890

	Cierre	Máximo	Mínimo	Volumen
Últimos Seis Meses				
Noviembre 2025	7.30	7.30	6.30	8,336,039
Diciembre 2025	8.88	9.49	7.35	11,484,055
Enero 2026	9.73	9.74	8.71	13,862,411
Febrero 2026	8.62	10.63	8.62	15,457,786
Marzo 2026	7.24	8.62	6.89	22,049,779
Abril 2026 (hasta el 27 de abril de 2026)	7.32	8.12	6.86	9,998,448

Fuente: Bloomberg

Al 27 de abril de 2026, el último precio de venta reportado de las Acciones en el New York Stock Exchange fue de 7.32 por ADS.

Comportamiento de la acción en el mercado de valores:

COMPORTAMIENTO DE LA ACCIÓN EN EL MERCADO DE VALORES

Desde septiembre de 2013, las Acciones han cotizado en la BMV, y los ADS, en el Mercado de Valores de Nueva York (New York Stock Exchange). En septiembre de 2013, Volaris designó a The Bank of New York Mellon como depositario de los ADSs de conformidad con un contrato de depósito.

Denominación de cada formador de mercado que haya prestado sus servicios durante el año inmediato anterior:

FORMADOR DE MERCADO

- **Denominación:**

Casa de Bolsa Santander, S.A. de C.V.

Identificación de los valores con los que operó el formador de mercado:

VALORES CON LOS QUE OPERÓ

1. Clave de cotización: VOLAR
2. Emisora: Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.
3. Serie: A
4. Tipo de valor: Acciones
5. ISIN: MX01VO000009

Inicio de vigencia, prórroga o renovación del contrato con el formador de mercado, duración del mismo y, en su caso, la terminación o rescisión de las contrataciones correspondientes:

INICIO DE LA VIGENCIA CON EL FORMADOR DEL MERCADO Y DURACIÓN

Con fecha 26 de marzo de 2026 la Emisora celebró con Casa de Bolsa Santander S.A. de C.V. un contrato para la prestación de servicios de formador de mercado, cuya vigencia es hasta el día 28 de marzo de 2027, con las siguientes condiciones:

- Mantener una presencia operativa continua sobre los valores, mediante el ingreso y mantenimiento de posturas de compra y de venta, durante cada sesión de remate del mercado de capitales administrado por la BMV en tanto el contrato se encuentre en vigor y de acuerdo con lo establecido en el manual de BMV.

- Tener una permanencia en los corros de la BMV del 80%, durante cada sesión de remate.
- El volumen mínimo de las posturas será de 10,000 títulos, y
- Establecer posturas de compra y de venta con un diferencial (spread) máximo de hasta el 2% (dos por ciento)

El formador de mercado tomará posturas de compra y venta en las sesiones diarias sobre las acciones serie A de Volaris en la BMV, con clave de cotización VOLAR A. A través de esta iniciativa la Emisora fortalece el compromiso con sus inversionistas para promover la liquidez de los valores que se negocian en el mercado de capitales.

Descripción de los servicios que prestó el formador de mercado; así como los términos y condiciones generales de contratación, en el caso de los contratos vigentes:

DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS DEL FORMADOR DE MERCADO

- Mantener una presencia operativa continua sobre los valores, mediante el ingreso y mantenimiento de posturas de compra y de venta, durante cada sesión de remate del mercado de capitales administrado por la BMV en tanto el contrato se encuentre en vigor y de acuerdo con lo establecido en el manual de BMV.
- Tener una permanencia en los corros de la BMV del 80%, durante cada sesión de remate.
- El volumen mínimo de las posturas será de 10,000 títulos, y
- Establecer posturas de compra y de venta con un diferencial (spread) máximo de hasta el 2% (dos por ciento)

Descripción general del impacto de la actuación del formador de mercado en los niveles de operación y en los precios de los valores de la emisora con los que opere dicho intermediario:

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL IMPACTO

- **Descripción general del impacto:** Con el servicio del formador de mercado la serie VOLAR A se tiene como objetivo mejorar la liquidez de la emisora para apoyar la permanencia en índices bursátiles; así como reducir la volatilidad del mercado.

[431000-N] Personas responsables

Bolsa Institucional de Valores BIVA

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en el presente reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

Enrique Javier Beltranena Mejicano
Director General[1]

Jaime Esteban Pous Fernández
Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas[3]

José Alejandro de Iturbide Gutiérrez
Vicepresidente Jurídico[2]

[1] Realiza funciones de Director General
[2] Realiza funciones del Titular del área Jurídica
[3] Realiza Funciones del Titular del área de Finanzas

DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente para efectos de los estados financieros consolidados dictaminados de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias (el "Grupo") al 31 de diciembre de 2025 y 2024 y por los años terminados en esas fechas, así como al 31 de diciembre de 2024 y 2023 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexo en el presente Reporte Anual, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados del Grupo al 31 de diciembre de 2025 y 2024 y por los años terminados en esas fechas, así como al 31 de diciembre 2024 y 2023, y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexo en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 14 de abril de 2026 y 10 de abril de 2025, respectivamente, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la otra información contenida en el presente Reporte Anual que no provenga de los estados financieros consolidados por él dictaminados."

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.



C. P. C. Rogelio Morales Aguilar
Socio de Auditoría



C. P. C. Joaquin Alejandro Aguilera Dávila
Representante Legal

[432000-N] Anexos

Estados financieros (Dictaminados) por los últimos tres ejercicios y opiniones del comité de auditoría o informes del comisario por los últimos tres ejercicios:



Estados financieros (Dictaminados) por los últimos tres ejercicios y opiniones del comité de auditoría o informes del comisario por los últimos tres ejercicios

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024
con informe de los auditores independientes

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN,
S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados financieros consolidados

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 y por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023

Contenido:

Informe de los auditores independientes

Estados financieros consolidados:

Estados Consolidados de Situación Financiera
Estados Consolidados de Resultados
Estados Consolidados de Resultados Integrales
Estados Consolidados de Cambios en el Patrimonio
Estados Consolidados de Flujos de Efectivo
Notas de los Estados Financieros Consolidados

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1,
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P. 11650, Ciudad de México
Teléfono: +52 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Informe de los Auditores Independientes

Al Consejo de Administración y a los Accionistas

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.:

Miles de dólares

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y subsidiarias ("el Grupo"), que comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2025 y 2024, los estados consolidados de resultados, de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por el periodo de tres años terminado el 31 de diciembre de 2025, y notas que incluyen políticas contables materiales y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada del Grupo al 31 de diciembre de 2025 y 2024, así como sus resultados consolidados y sus flujos de efectivo consolidados por el periodo de tres años terminado el 31 de diciembre de 2025, de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (Normas de Contabilidad NIIF).

Fundamento de la Opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados de nuestro informe. Somos independientes del Grupo de conformidad con el Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad, del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (incluyendo las Normas Internacionales de Independencia) (Código IESBA), junto con los requerimientos de ética que son aplicables a auditorías de los estados financieros consolidados de entidades de interés público en México, y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos y el Código IESBA. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor relevancia en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Cuestión clave de la auditoría	De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría
Como se menciona en las notas 1q), 2i) , 14i) y 16) a los estados financieros consolidados, al 31 de diciembre de 2025 el Grupo tiene una provisión por sus obligaciones para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados por un monto de $378,276. Los contratos de arrendamiento de aeronaves requieren al Grupo devolver los componentes de las aeronaves (fuselaje, APU y tren de aterrizaje) y motores (reparaciones y piezas de vida limitada) a los arrendadores bajo condiciones específicas de uso. Se reconoce una provisión por las obligaciones para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados en el momento que se vuelve probable, que dichos costos serán incurridos y puedan ser estimados de forma confiable. La provisión se incluye como parte del rubro de otros pasivos y los costos son reconocidos como un componente de los gastos de renta variable en línea recta durante el periodo remanente de arrendamiento. El Grupo estima la provisión relacionada con la obligación de devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados utilizando ciertos supuestos que incluyen el uso proyectado de las aeronaves, la expectativa de costos de mantenimiento a ser realizadas a la fecha de devolución, así como las tasas de descuento para determinar el valor presente de las obligaciones a la fecha de reporte. Hemos identificado la evaluación de la estimación para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados como una cuestión clave de la auditoría. La evaluación de la provisión requirió juicio significativo dada la complejidad involucrada en la determinación de los supuestos clave, que incluyó la utilización proyectada de las aeronaves, la estimación de los costos de mantenimiento al término del arrendamiento y la tasa de descuento. Adicionalmente, habilidades y conocimientos especializados fueron requeridos para evaluar las tasas de descuento utilizadas.	Los siguientes procedimientos fueron los que llevamos a cabo principalmente para tratar esta cuestión clave de la auditoría: Evaluamos el diseño y probamos la eficacia operativa de ciertos controles internos relacionados con el proceso para las obligaciones para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados, incluyendo controles relacionados con los supuestos claves utilizados en la estimación de la provisión. Comparamos el costo histórico de las devoluciones de aeronaves contra los montos de provisión hechos por el Grupo en los años anteriores para evaluar la habilidad del Grupo para estimar la provisión. Para todas las devoluciones llevadas a cabo durante el año, comparamos el total del costo de devolución contra el monto provisionado para estos eventos específicos de devolución. Para evaluar los supuestos claves utilizados por el Grupo para estimar las obligaciones para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados, nosotros llevamos a cabo: - para una muestra de contratos de arrendamiento sujetos a la reserva, comparamos los supuestos de uso proyectado de las aeronaves incluido en el plan de negocios del Grupo contra el promedio de uso en 2025 - para una muestra de contratos de arrendamiento, comparamos los costos estimados de las tareas de mantenimiento a ser desarrolladas a la fecha de devolución, incluida en las adiciones a la reserva del año actual, contra la lista de precios de proveedores o los pagos históricos por este tipo de mantenimientos. - para una muestra de contratos de arrendamiento, comparamos el costo real de las obligaciones de devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados contra los montos en la provisión del año y los costos de mantenimiento desarrollados para cumplir con las condiciones contractuales de devolución - involucramos a nuestros profesionales en valuación, con habilidades y conocimientos especializados, quienes nos apoyaron en la evaluación de la razonabilidad de las tasas de descuento, comparando los insumos del Grupo con información públicamente disponible para evaluar las tasas de descuento en general.

Otra información

La Administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el Reporte Anual del Grupo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025, que deberá presentarse ante la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y ante la Bolsa Mexicana de Valores, pero no incluye los estados financieros consolidados y nuestro informe de los auditores sobre los mismos. El Reporte Anual se estima que estará disponible para nosotros después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión sobre los estados financieros consolidados no cubre la otra información y no expresaremos ningún tipo de conclusión de aseguramiento sobre la misma. Realizaremos un trabajo de aseguramiento sobre la declaración de sostenibilidad que formará parte de la otra información y proporcionaremos una conclusión de aseguramiento separada sobre la misma, que se incluirá dentro de la otra información.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad es leer la otra información cuando esté disponible y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente inconsistente con los estados financieros consolidados o con nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o si parece ser materialmente incorrecta.

Cuando leamos el Reporte Anual, si concluimos que existe un error material en esa otra información, estamos requeridos a reportar ese hecho a los responsables del gobierno de la entidad.

Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno de la entidad en relación con los estados financieros consolidados

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene intención de liquidar al Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera del Grupo.

Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de si los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección material en los estados financieros consolidados, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.

- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas, la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de negocio en marcha y, basados en la evidencia de auditoria obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoria obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que el Grupo deje de ser un negocio en marcha.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación razonable.
- Planeamos y llevamos a cabo la auditoría del grupo para obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada sobre la información financiera de las entidades o unidades de negocio dentro del grupo como base para formar una opinión sobre los estados financieros del grupo. Somos responsables de la dirección, supervisión y revisión del trabajo de auditoría realizado para fines de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los responsables del gobierno de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planeados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y de que les hemos comunicado todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar a nuestra independencia y, en donde sea aplicable, las acciones tomadas para eliminar amenazas o las salvaguardas aplicadas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor relevancia en la auditoría de los estados financieros del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

KPMG Cárdenas Dosal S. C.



L. C. C. Rogelio Morales Aguilar

Ciudad de México, a 14 de abril de 2026.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)
Estados Consolidados de Situación Financiera
(Miles de dólares estadounidenses)

		Al 31 de diciembre de		
		2025		2024
Activos				
Activos circulantes				
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 6)	US$	753,884	US$	907,981
Inversiones de corto plazo		20,208		45,737
Cuentas por cobrar:				
Partes relacionadas (Nota 7)		3,436		2,161
Otras cuentas por cobrar, neto (Nota 8)		103,059		76,035
Impuesto al valor agregado por recuperar y otros		96,494		47,825
Impuesto a la utilidad por recuperar		59,062		12,789
Inventarios (Nota 9)		16,726		16,633
Pagos anticipados y otros activos circulantes (Nota 10)		62,433		45,248
Instrumentos financieros derivados (Notas 3, 4 y 5)		189		431
Depósitos en garantía (Nota 11)		277,854		227,211
Total del activo circulante		1,393,345		1,382,051
Activos no circulantes				
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto (Nota 12)		948,284		1,070,070
Activos por derecho de uso, neto (Nota 14)		2,531,125		2,469,580
Activos intangibles, neto (Nota 13)		38,270		25,957
Instrumentos financieros derivados (Notas 3, 4 y 5)		-		271
Impuesto a la utilidad diferido (Nota 20)		359,770		286,199
Depósitos en garantía (Nota 11)		340,912		426,193
Otros activos a largo plazo		24,906		43,389
Total del activo no circulante		4,243,267		4,321,659
Total del activo	US$	5,636,612	US$	5,703,710
Pasivos y patrimonio				
Pasivos a corto plazo				
Ventas de transportación no utilizada (Nota 21)	US$	360,796	US$	342,777
Proveedores		187,486		161,237
Partes relacionadas (Nota 7)		4,601		2,363
Pasivos acumulados (Nota 15a)		269,189		223,392
Pasivos por arrendamiento (Nota 14)		409,125		391,158
Otros impuestos y contribuciones por pagar (Nota 1r)		268,541		274,178
Impuestos a la utilidad por pagar		11,593		28,737
Deuda financiera (Nota 5)		261,721		283,616
Otros pasivos (Nota 16)		143,187		62,800
Total de pasivo a corto plazo		1,916,239		1,770,258
Pasivos a largo plazo				
Deuda financiera (Nota 5)		441,117		526,362
Pasivos acumulados (Nota 15b)		6,623		7,849
Pasivos por arrendamiento (Nota 14)		2,744,256		2,670,378
Otros pasivos (Nota 16)		237,631		333,332
Beneficios a empleados (Nota 17)		15,382		12,790
Impuestos a la utilidad diferidos (Nota 20)		11,583		17,928
Total del pasivo a largo plazo		3,456,592		3,568,639
Total del pasivo		5,372,831		5,338,897
Patrimonio (Nota 19)				
Capital social		248,278		248,278
Acciones en tesorería		(12,709)		(12,787)
Aportaciones para futuros aumentos de capital		-		-
Reserva legal		17,363		17,363
Prima en suscripción de acciones		283,180		283,362
Déficit acumulado		(125,581)		(21,709)
Pérdidas acumuladas de otras partidas integrales (Nota 24)		(146,750)		(149,694)
Total del patrimonio		263,781		364,813
Total del pasivo y patrimonio	US$	5,636,612	US$	5,703,710

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados Consolidados de Resultados

(Miles de dólares estadounidenses, excepto utilidad por acción)

		Por los años terminados el 31 de diciembre de		
		2025	2024	2023
Ingresos operativos (Notas 21 y 26)				
Ingreso pasajero				
Ingreso por tarifa	US$	1,301,750	US$ 1,517,106	US$ 1,650,287
Otros ingresos de pasajeros		1,580,665	1,492,593	1,473,237
		2,882,415	3,009,699	3,123,524
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros				
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de Pasajeros		134,483	111,551	115,424
Carga		20,618	20,626	20,025
		3,037,516	3,141,876	3,258,973
Otros ingresos operativos (Nota 22)		(222,256)	(206,444)	(54,710)
Gastos de combustible (Nota 3a)		885,520	893,987	1,165,078
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue		544,298	492,507	503,366
Salarios y beneficios		451,096	411,253	386,723
Depreciación de activos por derecho de uso (Nota 14)		448,570	409,935	362,015
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (Nota 14)		196,082	135,155	103,845
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución		144,208	169,472	167,341
Gastos de mantenimiento		129,930	100,426	98,445
Otros gastos operativos (Nota 22)		116,901	139,248	169,864
Depreciación y amortización (Notas 12 y 13)		208,176	183,115	134,296
Utilidad de operación		134,991	413,222	222,710
Ingresos financieros (Nota 23)		47,841	49,444	38,222
Costos financieros (Nota 23)		(314,139)	(293,639)	(219,343)
Ganancia (pérdida) cambiaria, neta (Nota 3b)		13,059	13,662	(34,147)
(Pérdida) utilidad antes de impuestos a la utilidad		(118,248)	182,689	7,442
Beneficio (gasto) por impuestos a la utilidad (Nota 20)		14,376	(56,314)	377
(Pérdida) utilidad neta	US$	(103,872)	US$ 126,375	US$ 7,819
(Pérdida) utilidad por acción básica	US$	(0.090)	US$ 0.110	US$ 0.007
(Pérdida) utilidad por acción diluida	US$	(0.090)	US$ 0.108	US$ 0.007

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados Consolidados de Resultados Integrales

(Miles de dólares estadounidenses)

	Por los años terminados el 31 de diciembre de		
	2025	2024	2023
(Pérdida) utilidad neta del año	US$ (103,872)	US$ 126,375	US$ 7,819
Utilidad (pérdida) de otras partidas integrales:			
Utilidad (pérdida) de otras partidas integrales que serán reclasificadas a (pérdida) utilidad en periodos subsecuentes:			
Utilidad (pérdida) neta en instrumentos financieros derivados de cobertura (Nota 24b)	415	(394)	(1,175)
(Gasto) beneficio de impuestos a la utilidad diferidos (Nota 20c)	(124)	118	362
Diferencias cambiarias por conversion de operaciones Extranjeras	3,543	(3,879)	749
Otras partidas de (pérdida) utilidad integral que no serán reclasificadas a (pérdida) utilidad en periodos subsecuentes:			
Remediciones actuariales de beneficios a empleados (Nota 17)	(1,272)	(130)	(107)
Beneficio de impuestos a la utilidad diferidos (Nota 20c)	382	39	32
Otra utilidad (pérdida) integral del año, neta de impuesto a la utilidad	US$ 2,944	US$ (4,246)	US$ (139)
(Pérdida) utilidad integral del año	US$ (100,928)	US$ 122,129	US$ 7,680

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados Consolidados de Cambios en el Patrimonio

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023

(Miles de dólares estadounidenses)

	Capital social	Acciones en tesorería	Aportaciones para futuros aumentos de capital	Reserva legal	Prima en suscripción de acciones	Déficit acumulado	Pérdidas acumuladas de otras partidas integrales	Total del patrimonio
Saldo al 31 de diciembre de 2022	US$ 248,278	US$ (12,866)	US$ -	US$ 17,363	US$ 283,174	US$ (155,903)	US$ (145,309)	US$ 234,737
Acciones en tesorería	-	(4,020)	-	-	4,186	-	-	166
Acciones ejercidas del plan de incentivos de la Compañía (Nota 18)	-	11	-	-	-	-	-	11
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 18)	-	5,320	-	-	(5,320)	-	-	-
Utilidad neta del año	-	-	-	-	-	7,819	-	7,819
Pérdida de otras partidas integrales	-	-	-	-	-	-	(139)	(139)
Total de utilidad (pérdida) integral	-	-	-	-	-	7,819	(139)	7,680
Saldo al 31 de diciembre de 2023	248,278	(11,555)	-	17,363	282,040	(148,084)	(145,448)	242,594
Acciones en tesorería	-	(5,065)	-	-	5,155	-	-	90
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 18)	-	3,833	-	-	(3,833)	-	-	-
Utilidad neta del año	-	-	-	-	-	126,375	-	126,375
Pérdida de otras partidas integrales	-	-	-	-	-	-	(4,246)	(4,246)
Total de utilidad (pérdida) integral	-	-	-	-	-	126,375	(4,246)	122,129
Saldo al 31 de diciembre de 2024	248,278	(12,787)	-	17,363	283,362	(21,709)	(149,694)	364,813
Acciones en tesorería	-	**(4,699)**	-	-	**4,595**	-	-	**(104)**
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 18)	-	**4,777**	-	-	**(4,777)**	-	-	-
Pérdida neta del año	-	-	-	-	-	**(103,872)**	-	**(103,872)**
Utilidad de otras partidas integrales	-	-	-	-	-	-	**2,944**	**2,944**
Total de (pérdida) utilidad integral	-	-	-	-	-	**(103,872)**	**2,944**	**(100,928)**
Saldo al 31 de diciembre de 2025	US$ 248,278	US$ (12,709)	US$ -	US$ 17,363	US$ 283,180	US$ (125,581)	US$ (146,750)	US$ 263,781

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados Consolidados de Flujos de Efectivo

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023

(Miles de dólares estadounidenses)

	Por los años terminados el 31 de diciembre de		
	2025	2024	2023
Actividades de operación			
(Pérdida) utilidad neta	US$ (103,872)	US$ 126,375	US$ 7,819
Ajustes por			
Depreciación y amortización (incluyendo activos por derecho de uso) (Notas 12, 13 y 14)	656,746	593,050	496,311
Provisión para pérdidas crediticias esperadas (Nota 8)	869	818	1,330
Ingresos financieros (Nota 23)	(47,841)	(49,444)	(38,222)
Costos financieros	312,911	292,135	218,130
(Utilidad) pérdida, neta por diferencias cambiarias	(30,651)	(10,245)	25,471
Instrumentos financieros derivados (Notas 3 y 4)	2,475	2,213	579
Costo amortizado (CEBUR)	504	608	634
Utilidad neta, por venta y arrendamiento en vía de regreso, de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 22)	(36,113)	(33,633)	(11,815)
Beneficios a empleados (Nota 17)	273	1,205	3,296
Beneficios por extensión de contratos de arrendamiento de aeronaves y otros beneficios por servicios	(761)	(761)	(761)
(Beneficio) gasto por impuestos a la utilidad	(14,376)	56,314	(377)
Plan de incentivos para ejecutivos e incentivos de largo plazo	6,272	5,178	5,769
	746,436	983,813	708,164
Cambios en activos y pasivos de operación			
Partes relacionadas	963	(15,643)	3,390
Otras cuentas por cobrar	68,772	63,363	(7,784)
Impuestos por recuperar y pagados por anticipado	(20,921)	74,683	69,607
Inventarios	(93)	(516)	(359)
Pagos anticipados	(64,958)	(35,991)	(24,488)
Otros activos	971	(2,904)	(1,904)
Depósitos en garantía	38,001	(48,634)	(58,243)
Proveedores	23,975	(70,072)	36,620
Pasivos acumulados	40,874	56,661	(24,929)
Otros impuestos y contribuciones por pagar	1,907	(29,005)	(9,453)
Venta de transportación no utilizada	18,019	(623)	(3,069)
Instrumentos financieros derivados	(1,225)	(2,055)	-
Otros pasivos	(30,844)	85,626	41,775
Efectivo generado por actividades de operación	821,877	1,058,703	729,327
Intereses recibidos	47,841	49,444	38,222
Impuestos a la utilidad pagados	(119,891)	(18,418)	(37,724)
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	749,827	1,089,729	729,825
Actividades de inversión			
Adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 12)	(291,592)	(583,075)	(480,753)
Adquisiciones de activos intangibles (Nota 13)	(24,283)	(17,598)	(10,387)
Adquisición de otras inversiones a corto plazo	(21,606)	(48,717)	(17,012)
Ingresos provenientes del vencimiento de otras inversiones a corto plazo	47,135	16,877	-
Reembolsos de anticipos para la compra de aeronaves (Nota 12)	195,982	159,993	45,085
Cobros por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo	5,550	-	122
Cobros por venta de aeronaves	-	-	901
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(88,814)	(472,520)	(462,044)
Actividades de financiamiento			
Costos de transacciones relacionados con el CEBUR y otros financiamientos	(1,135)	(1,691)	(2,547)
Recursos de las acciones en tesorería ejercidas	-	-	11
Recursos por venta de acciones en tesorería	-	-	1,018
Instrumentos financieros derivados	-	(124)	(1,493)
Compra de acciones en tesorería	(4,699)	(5,065)	(4,021)
Intereses pagados	(71,142)	(58,448)	(37,179)
Pagos de pasivos por arrendamiento (Nota 14)	(631,019)	(583,395)	(529,074)
Pago de deuda financiera	(259,657)	(208,087)	(97,909)
Recursos obtenidos de deuda financiera	148,802	385,240	456,808
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	($18,850)	(471,570)	(214,386)
(Decremento) incremento de efectivo y equivalentes de efectivo	(157,837)	145,639	53,395
Efecto por tipo de cambio en el efectivo, neto	3,740	(11,812)	8,906
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año	907,981	774,154	711,853
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	US$ 753,884	US$ 907,981	US$ 774,154

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Notas a los estados financieros consolidados

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024

(Miles de dólares de los Estados Unidos de América "US$", excepto cuando se indique lo contrario)

1. Descripción del negocio y resumen de las políticas contables materiales

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. ("Controladora"), fue constituida de acuerdo con las Leyes Mexicanas el 27 de octubre de 2005. Los presentes estados financieros consolidados comprenden la Controladora y sus subsidiarias (en conjunto denominadas como la "Compañía").

La Compañía tiene sus oficinas principales en la Ciudad de México, en Av. Antonio Dovalí Jaime No. 70, Piso 13, Torre B, Colonia Zedec Santa Fe, Ciudad de México, México C.P. 01210.

La Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. ("Concesionaria") cuenta con una concesión para prestar el servicio público de transporte aéreo de pasajeros, carga y de correo en México y el extranjero.

La concesión fue otorgada por el gobierno federal mexicano a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ("SICT") el 9 de mayo de 2005, por un periodo inicial de cinco años y fue extendida el 17 de febrero de 2010 por un periodo adicional de diez años. El 24 de febrero de 2020, la concesión de Concesionaria fue extendida por un periodo de 20 años a partir del 9 de mayo 2020.

Concesionaria realizó su primer vuelo comercial como aerolínea de bajo costo el 13 de marzo de 2006. Concesionaria opera bajo el nombre comercial de "Volaris". El 11 de junio de 2013, Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. cambió su nombre corporativo a Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

El 23 de septiembre de 2013, la Compañía completó su oferta pública inicial en la Bolsa de Nueva York ("NYSE") y en la Bolsa Mexicana de Valores ("BMV"), y el 18 de septiembre de 2013, comenzó a operar bajo la clave de pizarra de "VLRS" y "VOLAR", respectivamente.

El 16 de noviembre de 2015, algunos accionistas de la Compañía completaron una oferta de acciones secundaria *(follow-on)* en la NYSE.

El 11 de diciembre de 2020, la Compañía concluyó una oferta pública primaria subsecuente de 134,000,000 de sus Certificados de Participación Ordinarios o CPOs, en la forma de "American Depositary Shares, o ADSs", a un precio al público de US$11.25 por ADSs en los Estados Unidos de América y otros países fuera de México, de conformidad con la declaración de registro de la Compañía presentada ante la Comisión de Valores de los Estados Unidos de América (Security and Exchange Commission). En relación con la oferta, los intermediarios colocadores ejercieron su opción de comprar hasta 20,100,000 CPOs adicionales en forma de ADSs. Cada ADSs representa 10 CPOs y cada CPO representa un interés financiero en una acción Serie A de las acciones ordinarias de la Compañía.

2.

El 10 de noviembre de 2016, la Compañía, a través de su subsidiaria Vuela Aviación, S.A. ("Volaris Costa Rica"), obtuvo de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Costa Rica un Certificado de Operador Aéreo para prestar servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, en vuelos regulares y vuelos no regulares por un período inicial de cinco años. El 20 de diciembre de 2021 se renovó, modificó y extendió por 15 años más el Certificado de Operador Aéreo de Volaris Costa Rica. Volaris Costa Rica inició operaciones el 1 de diciembre de 2016.

El 25 de agosto de 2021, la Compañía a través de su subsidiaria Vuela El Salvador, S.A. de C.V. ("Volaris El Salvador") obtuvo de la Autoridad de Aeronáutica Civil de El Salvador un permiso de operación, para servicios de transporte aéreo público internacional regular y no regular de pasajeros, carga y correo con vigencia hasta el 30 de mayo de 2024. El 28 de mayo de 2024 se renovó, modificó y extendió por cinco años más el permiso de operación de Volaris El Salvador. Volaris El Salvador inició operaciones el 15 de septiembre de 2021.

El 13 de octubre de 2021, "Concesionaria" concluyó la emisión de 15,000,000 (quince millones) de Certificados Bursátiles Fiduciarios, bajo la clave de pizarra VOLARCB 21L por un monto de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US$72.1 millones, con base al tipo de cambio de Ps.20.80 por US$1 al 13 de octubre de 2021), emitidos por CIBanco, SA, Institución de Banca Múltiple (ahora, Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva), en su calidad de Fiduciario en el Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 creado por Concesionaria , en la segunda emisión al amparo del programa autorizado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores por un monto de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos (US$144.2 millones, con base al tipo de cambio de Ps.20.80 por US$1 al 13 de octubre de 2021). Los Certificados Bursátiles cumplen con los Principios de Bonos Vinculados a la Sostenibilidad 2020 ("Sustainability-Linked Bond Principles"), administrados por la Asociación Internacional del Mercado de Capitales (ICMA) y tiene como objetivos de Sostenibilidad (SPT) para el indicador de desempeño (por sus siglas en inglés *Key Performance Indicator* "KPI") reducir las emisiones de carbono de las operaciones de Volaris medidas como gramos de emisiones de CO2 por pasajero por kilómetro (gCO2 / RPK) en un 21.54%, 24.08% y 25.53% para 2022, 2023 y 2024, respectivamente, en comparación con 2015. Esta oferta incentiva a la Compañía a lograr sus objetivos sostenibles a largo plazo, entre los que se encuentran reducir las emisiones de CO2 en un 35.42% gCO2/RPK para 2030 vs 2015. Los Certificados Bursátiles tienen un vencimiento de cinco años y pagarán una tasa de interés de TIIE 28 más 200 puntos base.

El 28 de septiembre de 2023 "Concesionaria", concluyo la emisión 15,000,000 (quince millones) de Certificados Bursátiles Fiduciarios, bajo la clave de pizarra VOLARCB 23 por un monto de Ps.1.5 mil millones de pesos mexicanos (US$85.8 millones, con base al tipo de cambio de Ps.17.47 por US$1 al 28 de septiembre de 2023), emitidos por CIBanco, SA, Institución de Banca Múltiple (ahora, Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva), en su calidad de Fiduciario en el Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 creado por Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P. I de C.V. en la tercera oferta bajo el programa autorizado y ampliado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores por un monto de hasta Ps.5.0 mil millones de pesos mexicanos (US$286.2, con base al tipo de cambio de Ps.17.47 por US$1 al 28 de septiembre de 2023). Las Notas Fiduciarias estarán respaldadas por derechos de cobro futuros bajo acuerdos celebrados con procesadores de tarjetas de crédito sobre flujos derivados de la venta de boletos aéreos y otros servicios relacionados a través de tarjetas de crédito VISA y Mastercard, a través de su portal de internet, agencias de viaje, call center y oficina de ventas. Los Fideicomisos tienen un plazo de vencimiento de cinco años y pagarán una Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio ("TIIE") 28 más 215 puntos base. Los colocadores fueron Casa de Bolsa BBVA México, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA México y Actinver Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Actinver.

El 22 de noviembre de 2023, todos los tenedores de las 57,513,873 Acciones Serie B en circulación de la Compañía concluyeron la conversión de todas las acciones Serie B en 57,513,873 Acciones Serie A representadas por Certificados de Participación Ordinarios en forma de las correspondientes "American Depositary Shares o ADSs".

Los estados financieros consolidados adjuntos y las notas fueron aprobados para su emisión por el Presidente y Director General de la Compañía, Enrique J. Beltranena Mejicano, y el Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas, Jaime E. Pous Fernández, el 14 de abril de 2026 y los eventos subsecuentes fueron considerados hasta esa fecha. Los presentes estados financieros consolidados serán presentados para su autorización al Consejo de Administración de la Compañía el 22 de abril de 2026 y posteriormente presentados para su autorización a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas el 24 de abril de 2026.

a) Eventos relevantes

El 18 de diciembre de 2025, la Compañía y Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. ("Viva") anunciaron que habían llegado a un acuerdo para establecer un nuevo grupo mexicano de aerolíneas bajo una estructura de sociedad controladora, con el objetivo de aumentar los viajes aéreos de bajo costo y la conectividad en México y en el extranjero.

Esta transacción está sujeta a la aprobación regulatoria; por lo tanto, al 31 de diciembre de 2025 y a la fecha de emisión de los Estados Financieros Consolidados, no se ha reconocido ningún impacto contable.

Bases de preparación

Bases de cumplimiento

Los estados financieros consolidados incluyen los estados financieros de la Compañía al 31 de diciembre de 2025 y 2024, y por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los cuales fueron preparados de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF ("NIIF" Normas Internacionales de Información Financiera), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB", por sus siglas en inglés).

La moneda de presentación de los estados financieros consolidados de la Compañía es el dólar estadounidense. Todos los valores presentados en los estados financieros consolidados se redondean a miles (US$000), excepto cuando se indique lo contrario.

La Compañía ha aplicado de manera consistente sus políticas contables a todos los periodos incluidos en estos estados financieros consolidados, los cuales proveen información comparativa respecto de periodos anteriores.

Bases de medición y presentación

Los estados financieros consolidados adjuntos de la Compañía han sido preparados bajo la práctica común de costo histórico, salvo por los instrumentos financieros derivados que se midieron a su valor razonable.

La preparación de los estados financieros consolidados de acuerdo con las NIIF requiere que la administración haga uso de estimaciones y supuestos que afectan los montos reportados en los estados financieros consolidados y sus notas adjuntas. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Moneda de presentación y definición de términos

Los estados financieros consolidados y las notas que acompañan a los estados financieros consolidados son presentados en dólares estadounidenses, excepto cuando se hace referencia específica a una moneda diferente. Cuando se hace referencia a dólares estadounidenses o "US$" se refiere a dólares de los Estados Unidos. Las cifras de los estados financieros consolidados y sus notas que acompañan a los estados financieros consolidados son expresadas en miles, excepto cuando se hagan referencia a la utilidad o pérdida por acción y/o precios por acción. Al hacer referencia a "Ps" o "Pesos", son pesos mexicanos. Cuando se considera relevante, algunas cifras en moneda extranjera presentadas en las notas a los estados financieros consolidados incluyen entre paréntesis su conversión de conveniencia al dólar y/o al peso, según aplique.

b) Bases de consolidación

Los estados financieros consolidados adjuntos incluyen los estados financieros de la Compañía y sus Subsidiarias. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, las compañías incluidas para propósitos contables en los estados financieros consolidados son las siguientes:

Nombre	Actividad principal	País	% de Participación 2025	% de Participación 2024
Concesionaria Vuela Compañía de Aviación S.A.P.I. de C.V.	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en México y en el extranjero	México	100%	100%
Vuela Aviación, S.A.	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Costa Rica y en el extranjero	Costa Rica	100%	100%
Vuela, S.A. ("Vuela") [1]	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Guatemala y en el extranjero	Guatemala	100%	100%
Vuela El Salvador, S.A. de C.V.	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en El Salvador y en el extranjero	El Salvador	100%	100%
Comercializadora Volaris, S.A. de C.V. ("Comercializadora") [5]	Programa de lealtad	México	100%	100%
Servicios Earhart, S.A. [1]	Prestación de servicios especializados a afiliadas	Guatemala	100%	100%
Servicios Corporativos Volaris, S.A. de C.V. ("Servicios Corporativos")	Prestación de servicios especializados a afiliadas	México	100%	100%
Comercializadora V Frecuenta, S.A. de C.V. ("Comercializadora V Frecuenta") [1]	Programa de lealtad	México	100%	100%
Viajes Vuela, S.A. de C.V. ("Viajes Vuela")	Agencia de viajes	México	100%	100%
Guatemala Dispatch Service, S.A. ("GDS, S.A.")	Servicios técnicos aeronáuticos	Guatemala	100%	100%
Fideicomiso Irrevocable de Administración número F/745291 "Fideicomiso Administrativo"	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 18)	México	100%	100%
Fideicomiso de Administración número CIB/3081 "Fideicomiso Administrativo"	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 18)	México	100%	100%
Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB 3249 "Fideicomiso Administrativo"	Fideicomiso de administración de valores respaldados por activos (Nota 5)	México	100%	100%
Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso CIB/3853 [6]	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%
Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso CIB/3855 [6]	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%

Nombre	Actividad principal	País	% de Participación 2025	2024
Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso CIB/3866 (6)	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%
Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso CIB/3867 (6)	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%
Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso CIB/3921 (6)	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%
Banco de Utah, Fideicomiso N503VL (2)	Financiamiento de administración de aeronaves	Estados Unidos	-	100%
Banco de Utah, Fideicomiso N504VL (3)	Financiamiento de administración de aeronaves	Estados Unidos	-	100%
Banco de Utah, Fideicomiso N508VL (4)	Financiamiento de administración de aeronaves	Estados Unidos	100%	-
Banco de Utah, Fideicomiso N522VL (7)	Financiamiento de administración de aeronaves	Estados Unidos	100%	-

(1) La Compañía no ha iniciado operaciones
(2) El fideicomiso fue terminado el 14 de marzo de 2025.
(3) El fideicomiso fue terminado el 8 de abril de 2025.
(4) El fideicomiso fue constituido con efectos a partir del 27 de enero de 2025
(5) El 16 de julio de 2025, la Compañía lanzo su nuevo programa de lealtad "altitude" operado a través de Comercializadora.
(6) A partir del 2 de septiembre de 2025, el Banco Multiva S.A. Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva asumió todos los derechos y obligaciones de CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple
(7) El fideicomiso fue constituido con efectos a partir del 1 de octubre de 2025.

Consolidación por control

Nombre	Actividad principal	País
North Star Financing Limited (1) (SPV)	Sociedad privada limitada por acciones	Irlanda
North Star Thrust DAC (2)	Sociedad de actividad designada	Irlanda

(1) Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía no tiene participación accionaria en North Star Financing Limited. Sin embargo, la administración ha concluido que la Compañía ejerce control sobre la entidad de acuerdo con la *NIIF 10 - Estados Financieros Consolidados*. North Star Financing Limited, es una sociedad privada limitada por acciones, fue constituida el 19 de diciembre de 2024.

(2) Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía no tiene participación accionaria en North Star Thrust DAC. Sin embargo, la administración ha concluido que la Compañía ejerce control sobre la entidad de acuerdo con la *NIIF 10 - Estados Financieros Consolidados*. North Star Thrust DAC es una sociedad de actividad designada, fue constituida el 29 de agosto de 2025

Los estados financieros de las subsidiarias fueron preparados por el mismo periodo en el que reporta la Compañía, aplicando políticas contables consistentes.

Se obtiene control cuando la Compañía está expuesta o tiene derechos a los rendimientos variables derivados de su implicación en una entidad, y tiene la capacidad de influir en esos rendimientos a través del ejercicio de su poder sobre la misma. Específicamente, la Compañía controla a una entidad si, y solo si, la Compañía tiene:

(i) Poder sobre la entidad (es decir, derechos existentes que le otorgan la facultad de dirigir las actividades relevantes de la participada).
(ii) Exposición o derecho a los rendimientos variables derivados de su implicación en la entidad.
(iii) Capacidad para utilizar su poder sobre la entidad para influir en el importe de los rendimientos.

Cuando la Compañía no disponga de la mayoría de los derechos de voto o derechos similares sobre una participada, la Compañía considerará todos los hechos y circunstancias relevantes para evaluar si tiene poder sobre una entidad, incluyendo:

(i) El acuerdo contractual con otros propietarios de los derechos de voto de la entidad participada.

(ii) Los derechos derivados de otros acuerdos contractuales, y
(iii) Los derechos de voto y derechos de voto potenciales de la Compañía.

La Compañía realiza una evaluación sobre si tiene o no control en una entidad y si los hechos y circunstancias indican que hay cambios en uno o más de los tres elementos que determinan el control. La consolidación de una subsidiaria comienza cuando la empresa adquiere el control de la subsidiaria y termina cuando pierde el control de la misma. Los activos, pasivos, ingresos y gastos de una subsidiaria que se han adquirido o enajenado durante el ejercicio, se incluyen en los estados financieros consolidados de la Compañía desde la fecha en la que obtiene control o hasta la fecha en la que la Compañía pierde el control de la subsidiaria.

Todos los saldos, transacciones, ganancias y pérdidas no realizadas resultantes de transacciones intercompañías se eliminan en su totalidad en el proceso de consolidación de los estados financieros consolidados.

En la consolidación, los activos y pasivos de las operaciones extranjeras se convierten a dólares estadounidenses al tipo de cambio vigente en la fecha de presentación y sus estados de resultados, se convierten a los tipos de cambio promedio vigentes en ese momento. Las diferencias de cambio que surgen en la conversión para consolidación se reconocen en otros resultados integrales ("ORI"). En la enajenación de una operación extranjera, el componente de ORI correspondiente a esa operación extranjera en particular se reconoce en resultados.

c) Reconocimiento de ingresos

Ingreso pasajero

Los ingresos por servicios de transportación aérea de pasajeros se reconocen cuando se presta el servicio o cuando los boletos vendidos no utilizados expiran, lo que suceda primero conforme al itinerario.

Las ventas de boletos para futuros vuelos son inicialmente reconocidas en el pasivo dentro del rubro de "ventas de transportación no utilizada" y una vez que se proporciona el servicio de transportación correspondiente por la Compañía, o cuando el boleto no reembolsable expira en la fecha de itinerario, se reconoce el ingreso devengado y la cuenta de pasivo de ventas de transportación no utilizada es reducida por el mismo monto. Todos los boletos de la Compañía son no reembolsables; sin embargo, ciertos boletos pueden ser modificados mediante el pago de una tarifa.

Los ingresos por pasajeros más significativos incluyen, los ingresos generados por: i) ingresos por tarifas, y ii) otros ingresos de pasajeros. Los otros ingresos de pasajeros incluyen, entre otros, los cargos por exceso de equipaje, reservaciones a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección anticipada de asientos, cambios de itinerario, servicios prioritarios (Premium Plus) y vuelos chárter. Estos ingresos son reconocidos como ingreso cuando se presta el servicio por la Compañía o cuando los boletos no reembolsables expiran en la fecha de itinerario programado.

La Compañía también clasifica como otros ingresos pasajeros, a los ingresos provenientes de la membresía "V Club" y otros servicios similares, los cuales son reconocidos como ingreso en la vigencia en que el servicio es prestado.

Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero

Los ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros más significativos incluyen: (i) otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero que se describen a continuación, y (ii) los servicios de carga.

Los otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero incluyen principalmente, pero no están limitados a las comisiones cargadas a terceras partes por la venta de servicios y otros servicios. Estos ingresos, al igual que los servicios de carga son reconocidos como ingreso en la fecha en que el servicio es prestado.

La Compañía también evalúa, en cada nueva transacción aplicable, las consideraciones de agente-principal en relación con ciertos acuerdos de servicios no relacionados con el vuelo, prestados por terceros. Cuando la Compañía determina que los servicios subyacentes se brindan a través de terceros que son los principales responsables de brindar los servicios, los ingresos por estos servicios específicos de viajes no relacionados con el vuelo se presentan en forma neta (agente).

Acuerdos de código compartido

1) El 16 de enero de 2018, la Compañía y Frontier firmaron un acuerdo de código compartido, el cual inició operaciones en septiembre de 2018.

A través de esta alianza con Frontier, los clientes de la Compañía tienen acceso a ciudades adicionales en los Estados Unidos más allá de los destinos actualmente disponibles, debido a que los clientes de la Compañía pueden adquirir boletos a cualquiera de los destinos de Frontier; y los clientes de Frontier tienen acceso a los nuevos destinos en México a través de la presencia de Volaris en aeropuertos mexicanos.

Los boletos de código compartido se pueden adquirir directamente en la página web de Volaris. La aerolínea que presta el servicio de transporte reconoce el ingreso cuando se presta el servicio al cliente.

2) El 22 de mayo de 2024, la Compañía e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A., (Iberia) firmaron un acuerdo de código compartido, el cual inició operaciones en septiembre 2024.

3) El 7 de noviembre de 2025, la Compañía y Hainan Airlines Holding Co., Ltd (Hainan) firmaron un acuerdo de código compartido, el cual inició operaciones en diciembre 2025.

4) El 23 de abril de 2025, la Compañía y Compañía Panameña de Aviación, S.A., (COPA) firmaron un acuerdo de código compartido, el cual inició operaciones en noviembre 2025.

A través de estas alianzas, los clientes de Iberia, Hainan y COPA obtienen acceso a destinos adicionales operados por la Compañía. Sus clientes pueden adquirir boletos en conexión bajo el acuerdo de código compartido a través de sus respectivos sitios web hacia cualquiera de sus rutas y acceder a la red de destinos Volaris en México. La Compañía reconoce el ingreso correspondiente al segmento operado cuando se presta el servicio al cliente.

Otras consideraciones analizadas como parte de los ingresos de contratos con clientes

Todos los servicios prestados por la Compañía, incluyendo la venta de boletos para vuelos futuros, otros servicios de pasajero y otros servicios no pasajero, deben ser pagados en una sola exhibición. El pago del precio de la transacción es igual al efectivo liquidado por el cliente a la fecha de venta (utilizando diferentes opciones de pago como las tarjetas de crédito o débito, pago a través de terceras partes o directamente en el mostrador en efectivo). La Compañía aplica un juicio mínimo o ningún juicio para determinar el momento del reconocimiento de ingresos y el monto de estos. Inclusive si la mayoría de las ventas de servicios se reconocen inicialmente como pasivos, estas transacciones no generan un componente de financiamiento.

El costo de obtener un contrato está representado por las comisiones pagadas a las agencias de viaje y las comisiones bancarias cargadas por las instituciones financieras que procesan las transacciones electrónicas. La Compañía no incurre en costos adicionales para obtener y cumplir con los contratos, que cumplan los requisitos para ser capitalizados.

Las cuentas por cobrar provienen principalmente de instituciones financieras, derivadas de las transacciones con tarjetas de débito o crédito, y por lo tanto no generan intereses y tienen un término de 24 a 48 horas. La Compañía tiene el derecho de cobro desde el inicio de los contratos y no existen descuentos, incentivos, bonos u otras consideraciones variables subsecuentes a la compra que pudieran modificar el monto del precio de la transacción.

Los boletos de la Compañía no son reembolsables. Sin embargo, si la Compañía cancela un vuelo por causas atribuibles a la aerolínea, entonces el pasajero tiene derecho a mover su vuelo sin costo alguno, recibir un reembolso o un vale. No se reconocen ingresos hasta que se canjea el vale y el vuelo asociado se realiza o el vale expira. Cuando los vales emitidos superaran el importe original pagado por el pasajero, el exceso se registra como reducción de los ingresos operativos. Todos los ingresos de la Compañía relacionados con servicios futuros se prestan durante un periodo aproximado de 12 meses.

Contrato con FEMSA

El 23 de enero de 2023, la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, celebró un contrato con Lealtad Mercadotecnia y Conocimientos Agregados, S.A.P.I. de C.V. (el "Proveedor"), subsidiaria de Fomento Económico Mexicano, S.A.B. de C.V. (FEMSA). Mediante este contrato, Concesionaria se integró como empresa participante en una coalición que forma el programa de lealtad denominado "Spin Premia®", establecido y administrado por el proveedor. Este programa ofrece beneficios exclusivos a sus usuarios, permitiéndoles acumular y redimir puntos de recompensa con OXXO y Volaris.

Bajo el contrato "Spin Premia", los clientes que participan en este programa tienen derecho a acumular o redimir puntos, cuando compran bienes o consumen servicios con cualquiera de las compañías que forman parte de la coalición.

Los puntos acumulados por servicios prestados por la Compañía se registran como una disminución de los ingresos. Los puntos redimidos en los servicios prestados por la Compañía son registrados como un ingreso diferido hasta que el servicio es proveído o los puntos expiran. El valor de los puntos se determina de acuerdo con las condiciones contractuales entre la Compañía y FEMSA.

El 30 de junio de 2025 la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria terminó el contrato de coalición con Lealtad Mercadotecnia y Conocimientos Agregados, S.A.P.I. de C.V.

d) Efectivo y equivalentes de efectivo

El efectivo y equivalentes de efectivo están representados por depósitos bancarios, depósitos a la vista a corto plazo e inversiones de alta liquidez, con vencimientos cercanos a tres meses, desde la fecha de contratación establecida en los contratos. Para fines del estado consolidado de flujos de efectivo, el efectivo y los equivalentes de efectivo, consisten en efectivo e inversiones a corto plazo.

La administración evalúa las transacciones de efectivo realizadas por la Compañía, para determinar el efectivo y las actividades de inversión disponibles. Estas transacciones se clasifican con base en los resultados de esta evaluación.

La Compañía tiene acuerdos con instituciones financieras que procesan transacciones de tarjetas de crédito de clientes para la venta de viajes aéreos y otros servicios. Estos acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito no tienen requisitos significativos de reserva de efectivo.

La Compañía constituye reservas de efectivo requeridas por un contrato de deuda; sin embargo, dichas reservas permanecen disponibles para su uso.

e) Inversiones a corto plazo

Las inversiones a corto plazo consisten en depósitos bancarios a plazo fijo con vencimiento desde la fecha de contratación establecida en la negociación y los días estipulados en los contratos.

f) Instrumentos financieros reconocimiento inicial y medición posterior

Un instrumento financiero es cualquier contrato que da lugar al reconocimiento de un activo financiero en una entidad y a un pasivo financiero o instrumento de patrimonio en otra entidad.

i) Activos financieros

Reconocimiento inicial

Clasificación de activos financieros y medición inicial

La Compañía determina la clasificación y medición de los activos financieros, de acuerdo con las categorías de la NIIF 9 "Instrumentos Financieros", las cuales se basan en: las características de los flujos de efectivo contractuales de los activos y el objetivo del modelo de negocio considerado para mantenerlos.

Los activos financieros incluyen aquellos contabilizados a valor razonable con cargo a resultados ("VRCR"), cuyo objetivo es mantenerlos para propósitos de negociación (inversiones a corto plazo) o a costo amortizado para cuentas por cobrar mantenidas para cobrar flujos de efectivo contractuales, los cuales se caracterizan únicamente por el pago de principal e intereses ("UPPI"). Los instrumentos financieros derivados también son considerados activos financieros cuando representan derechos contractuales para recibir efectivo u otros activos financieros. Todos los activos financieros de la Compañía son reconocidos inicialmente a valor razonable, incluyendo los instrumentos financieros derivados.

Reconocimiento subsecuente

La medición posterior de los activos financieros depende de su clasificación inicial de la siguiente manera:

1. Activos financieros a VRCR, los cuales incluyen activos mantenidos para negociación.
2. Activos financieros a costo amortizado, cuyas características cumplen el criterio UPPI y fueron originados para ser mantenidos para cobro de principal e intereses de acuerdo con el modelo de negocio de la Compañía.
3. Activos financieros a valor razonable con cambios en otros resultados integrales ("ORI") con reciclaje en los resultados acumulados.

Bajas

Un activo financiero (o cuando sea aplicable, una parte de algún activo financiero o parte de un grupo de activos financieros similares) se deja de reconocer cuando:

a) Los derechos para recibir flujos de efectivo provenientes del activo han expirado;

b) La Compañía ha transferido sus derechos para recibir flujos de efectivo de un activo o ha asumido la obligación de pagar flujos de efectivo recibidos en su totalidad y prácticamente de inmediato a un tercero; bajo un acuerdo "de transferencia": (i) la Compañía ha transferido prácticamente todos los riesgos y beneficios del activo; (ii) la Compañía no ha transferido ni retenido todos los riesgos y beneficios del activo, pero ha transferido el control del activo; o cuando la Compañía ha transferido su derecho para recibir flujos de efectivo de un activo o celebró un acuerdo "de transferencia". En este caso, la Compañía debe evaluar hasta qué grado ha retenido los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo. Si la Compañía no ha transferido ni retenido prácticamente todos los riesgos y beneficios del activo, o transferido el control del activo, el activo se reconoce en proporción a la participación de la Compañía en el activo.

   En ese caso, la Compañía también reconoce el pasivo relacionado. El activo transferido y el pasivo relacionado se miden de una manera que refleje los derechos y obligaciones que la Compañía haya retenido.

ii) Deterioro de activos financieros

En cada fecha de reporte, la Compañía evalúa si existe evidencia objetiva de que un activo financiero o grupo de activos financieros tienen deterioro. Un activo financiero tiene deterioro crediticio cuando uno o más eventos que han ocurrido desde el reconocimiento inicial de un activo (un evento de pérdida), tienen un impacto en los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero o el grupo de activos financieros, el cual puede ser estimado confiablemente.

La evidencia de que un activo financiero tiene deterioro crediticio puede incluir indicios de que los deudores o un grupo de deudores están experimentando dificultades financieras significativas, incumplimiento o morosidad en las cuentas por cobrar, la probabilidad de que entren en bancarrota u otra reestructura financiera, así como datos observables que indiquen que hay una disminución considerable en el estimado de los flujos de efectivo, atrasos o condiciones económicas que se correlacionan con los fallos económicos. Otras revelaciones relacionadas con el deterioro de los activos financieros también se proporcionan en la (Nota 8).

Para las cuentas por cobrar, la Compañía aplica un enfoque simplificado al calcular las pérdidas crediticias esperadas ("ECL" por sus siglas en inglés). Por lo tanto, la Compañía no identifica los cambios en el riesgo crediticio, sino que reconoce una provisión para pérdidas basada en las ECL de por vida en cada fecha de reporte.

Con base en esta evaluación se tienen en cuenta la provisión para las pérdidas esperadas de estas cuentas por cobrar (Nota 8).

iii) Pasivos financieros

Reconocimiento inicial y medición

Los pasivos financieros se clasifican, en su reconocimiento inicial, como pasivos financieros a VRCR, incluyendo préstamos y créditos, cuentas por pagar a proveedores, ventas de transportación no utilizada, otras cuentas por pagar e instrumentos financieros.

Todos los pasivos financieros se reconocen inicialmente a su valor razonable y en el caso de préstamos, créditos y cuentas por pagar, se netean los costos de transacción directamente atribuibles.

Reconocimiento subsecuente

La medición de los pasivos financieros depende de la clasificación que se presenta a continuación:

Pasivos financieros a costo amortizado

Las cuentas por pagar son medidas subsecuentemente a costo amortizado y no devengan intereses o resultan en ganancias o pérdidas debido a su naturaleza de corto plazo.

Los préstamos y créditos son la categoría más relevante de la Compañía. Después del reconocimiento inicial a valor razonable (consideración recibida), los préstamos y créditos que devengan intereses se miden a su costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva (TIE). Las ganancias y pérdidas se reconocen en los resultados del ejercicio al momento en que los pasivos son dados de baja, así como el proceso de amortización del método de TIE.

El costo amortizado se calcula tomando en consideración cualquier descuento o prima de emisión sobre la adquisición, así como las cuotas y costos que forman una parte integral de la TIE. La amortización de la TIE se presenta como costo financiero en el estado consolidado de resultados. Esta categoría de costo amortizado generalmente se aplica a los préstamos que devengan intereses (Nota 5).

Pasivos financieros a VRCR

Los pasivos financieros a VRCR incluye los pasivos financieros designados a la fecha del reconocimiento inicial a valor razonable clasificados como mantenidos para negociación, si son adquiridos con el propósito de venderlos en un futuro cercano. Esta categoría incluye instrumentos financieros derivados en relaciones de cobertura definidas bajo la NIIF 9 *"Instrumentos Financieros"*.

Bajas

Un pasivo financiero se deja de reconocer cuando la obligación se cumple, se cancela o expira.

Cuando un pasivo financiero existente es reemplazado por otro proveniente del mismo prestamista bajo condiciones sustancialmente diferentes, o si las condiciones de un pasivo existente se modifican de manera sustancial, tal intercambio o modificación se trata como una baja de un pasivo original y da lugar al reconocimiento de un pasivo nuevo.

La diferencia en los valores netos en libros correspondientes se reconoce en el estado consolidado de resultados.

Compensación de instrumentos financieros

Los activos y pasivos financieros son compensados y el monto neto es reconocido en el estado consolidado de situación financiera si:

(i) Existe actualmente un derecho exigible legalmente de compensar los importes reconocidos, y
(ii) Se tiene la intención de liquidarlos, por el importe neto o de realizar los activos y pagar los pasivos simultáneamente.

g) Otras cuentas por cobrar

Las otras cuentas por cobrar se integran principalmente por los procesadores de tarjetas de crédito relacionados con la venta de boletos. Dichas cuentas son valuadas a su costo menos las estimaciones reconocidas para las pérdidas crediticias, lo cual es similar a su valor razonable debido a su naturaleza de corto plazo.

h) Inventarios

Los inventarios consisten principalmente en refacciones consumibles, accesorios, materiales y suministros de equipo de vuelo, y se reconocen a su costo de adquisición. Los inventarios se contabilizan a su costo más bajo o a su valor neto de realización, el que sea menor. El costo de los inventarios se determina basado en el método de identificación específica y se registra como gasto conforme se utiliza en las operaciones. La Compañía reconoce las estimaciones necesarias por disminuciones en el valor de sus inventarios por deterioro, obsolescencia, lento movimiento y causas que indiquen que el uso o realización de los repuestos de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo que forman parte del inventario será menor al valor registrado. El costo de los inventarios se determina sobre la base del método de identificación específica y se registra como gasto conforme se utiliza en las operaciones.

i) Activos intangibles

El costo relacionado con la compra o el desarrollo de software que puede ser identificado de forma separada del *hardware* relacionado, se valúa al costo, se capitaliza de forma separada y se amortiza mediante el método de línea recta durante el periodo en el cual se generarán los beneficios. La Compañía revisa anualmente las vidas útiles estimadas y los valores residuales de los activos intangibles. Todos los cambios resultantes de este análisis se reconocen en forma prospectiva.

La Compañía reconoce pérdidas por deterioro en el valor de los activos intangibles utilizados en sus operaciones, cuando ciertos eventos y cambios en las circunstancias indican que los activos pudieran estar deteriorados, y cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su valor recuperable. El valor recuperable es: (i) el mayor entre el valor razonable menos el costo de ventas, y (ii) su valor de uso.

El cálculo del valor de uso se basa en el modelo de flujos de efectivo descontados, utilizando las proyecciones de la Compañía sobre sus resultados de operación para el futuro cercano, que generalmente no son mayores a cinco años. El monto recuperable de los activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la elaboración de proyecciones y la tasa de descuento utilizada en el cálculo. Por los años terminados el 31 de diciembre 2025, 2024 y 2023, la Compañía no registró ninguna pérdida por deterioro en el valor de sus activos intangibles.

Software

La adquisición de licencias de software de computadora se capitaliza sobre la base del costo incurrido para adquirir, implementar y poner el software en funcionamiento. Los costos asociados con el mantenimiento de los programas informáticos se reconocen en resultados cuando se incurren. En caso de desarrollos o mejoras a sistemas que generarán beneficios económicos futuros probables, la Compañía capitaliza los costos del desarrollo de software, incluyendo los gastos directamente atribuibles en materiales, mano de obra y otros costos directos.

El costo del software adquirido se amortiza linealmente durante su vida útil. Las licencias y derechos de software adquiridos por la Compañía tienen vidas útiles finitas y se amortizan linealmente en el plazo del contrato. El gasto por amortización se reconoce en el estado consolidado de resultados.

j) Depósitos en garantía

Los depósitos en garantía incluyen principalmente depósitos para el mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores, depósitos para renta de equipo de vuelo y otros depósitos en garantía. Los depósitos de aeronaves y motores son mantenidos por arrendadores en dólares estadounidenses y se presentan como activo circulante y activo no circulante, con base en las fechas de recuperación de cada depósito establecido en los contratos relacionados (Nota 11).

Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores

Ciertos contratos de arrendamiento de la Compañía incluyen la obligación de pagar depósitos para mantenimiento a los arrendadores de las aeronaves, con la finalidad de garantizar los trabajos de mantenimiento mayor.

Estos contratos de arrendamiento establecen que los depósitos de mantenimiento serán reembolsados a la Compañía al momento de completar el evento de mantenimiento, por un monto equivalente a: (i) los depósitos de mantenimiento retenidos por el arrendador asociados al evento específico de mantenimiento, o (ii) los costos que califiquen relacionados con el evento de mantenimiento.

Sustancialmente todos los depósitos relacionados con mantenimiento mayor se calculan en función del uso de las aeronaves y motores arrendados (horas de vuelo o los ciclos de operación).

Estos depósitos de mantenimiento que la Compañía espera recuperar de los arrendadores se presentan como depósitos en garantía en el estado consolidado de situación financiera.

De acuerdo con los términos de cada contrato de arrendamiento, se evalúa si se espera realizar mantenimiento mayor de las aeronaves y motores arrendados. En caso de que no se espere realizar el mantenimiento mayor por cuenta propia, el depósito se reconoce como un gasto de arrendamiento variable, debido a que representa una parte del uso de las aeronaves o motores arrendados, y se determina en función al tiempo o de los ciclos de vuelo. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía reconoció pagos como renta suplementaria de US$178,992, US$114,316 y US$83,528, respectivamente.

Cuando se realizan modificaciones a los contratos de arrendamiento que dan lugar a una extensión del plazo del arrendamiento, los depósitos de mantenimiento previamente registrados como pagos variables de arrendamiento pueden reclasificarse como depósitos recuperables y se presentan como activos recuperables a la fecha de la modificación.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía incorporó 16 y 14 aeronaves a su flota, respectivamente (Nota 14). Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2025, la Compañía extendió el periodo de arrendamiento de seis aeronaves. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024, la Compañía extendió el periodo de arrendamiento de 10 aeronaves y dos motores.

Ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves no requieren la obligación de pagar depósitos de mantenimiento a los arrendadores por adelantado para garantizar actividades de mantenimiento mayor, por lo que la Compañía no reconoce ni realiza pagos por depósitos de garantía con respecto a estas aeronaves.

Sin embargo, algunos de estos contratos de arrendamiento incluyen la obligación de realizar pagos adicionales de mantenimiento a los arrendadores al final del período de arrendamiento. Estos pagos adicionales de mantenimiento cubren eventos de mantenimiento que no se espera que se realicen antes de la terminación del arrendamiento; para dichos contratos, la Compañía acumula un pasivo relacionado con el monto de los costos que se incurrirán al término del arrendamiento, ya que no se han realizado depósitos de mantenimiento (Nota 16).

k) Mantenimiento de aeronaves y motores

La Compañía está obligada a llevar a cabo diferentes tareas de mantenimiento para las aeronaves. Las tareas de mantenimiento dependen del tipo de aeronave, edad y red de rutas sobre las que opera (utilización).

Los requerimientos de mantenimiento de la flota pueden incluir revisiones de mantenimiento preventivo basadas en recomendaciones de los fabricantes, por ejemplo, revisiones de componentes, revisiones de la estructura de la aeronave y pruebas de mantenimiento y de motor periódicas.

El mantenimiento y reparación de aeronaves consiste en mantenimiento rutinario y no rutinario, divididos principalmente en tres categorías generales: (i) mantenimiento rutinario de línea, (ii) mantenimiento mayor y (iii) revisiones de componentes.

(i) Los requerimientos de mantenimiento rutinario de la línea consisten en inspecciones programadas a las aeronaves de la Compañía, incluyendo revisiones previas al vuelo, diarias y semanales, así como cualquier diagnóstico y reparaciones rutinarias, se realiza cualquier mantenimiento no programado, según se requiera. Este tipo de mantenimiento normalmente son realizados por los mecánicos capacitados por la Compañía y se llevan a cabo en los principales aeropuertos en los que la Compañía presta servicios, con el apoyo de empresas subcontratadas.

Otras actividades de mantenimiento adicionales son subcontratadas con socios comerciales de mantenimiento certificados, organizaciones de reparación y revisión. El mantenimiento rutinario también incluye trabajos programados que normalmente puede tomar de seis a 15 días y que se requieren cada 24 o 36 meses, tales como revisiones de 24 meses y revisiones denominadas *"C checks"*. Todos los costos de mantenimiento se registran en gastos cuando se incurren.

(ii) Las inspecciones de mantenimiento mayor de las aeronaves consisten en una serie de tareas más complejas, incluidas las revisiones estructurales de fuselaje.

El mantenimiento mayor se reconoce utilizando el método de diferimiento, a través del cual los costos de mantenimiento mayor, de reacondicionamiento y reparaciones mayores, se capitalizan como mejoras a equipos de vuelo arrendados y se amortizan durante el periodo más corto entre el próximo evento de mantenimiento mayor y la vigencia restante del contrato de arrendamiento. La fecha del próximo evento de mantenimiento mayor se estima bajo ciertos supuestos, que incluyen, entre otros, el tiempo de uso estimado del activo arrendado. La Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (*"United States Federal Aviation Administration"-FAA*) y la Agencia Federal de Aviación Civil ("AFAC") autorizan los intervalos entre los trabajos de mantenimiento y tiempos de remoción promedio siguiendo las recomendaciones del fabricante de las aeronaves y sus componentes de flota.

Estos supuestos podrían modificarse con base en los cambios en la utilización de las aeronaves, cambios en los reglamentos de las autoridades aeronáuticas y cambios en los intervalos entre los trabajos de mantenimiento recomendados por el fabricante. Además, estos supuestos pueden verse afectados por eventos no planeados que pudieran dañar el fuselaje, motor o componente principal de una aeronave de tal grado de que se requiriera un servicio de mantenimiento mayor antes del servicio de mantenimiento programado. En la medida en que se incremente el uso real en comparación con lo planeado, se reduce el tiempo estimado que transcurrirá antes del próximo evento de mantenimiento, lo que origina un gasto adicional durante un periodo más corto.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía capitalizó eventos de mantenimiento mayor como parte de las mejoras a equipo de vuelo arrendados por US$90,860, US$129,354 y US$139,830, respectivamente. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 el gasto por amortización de los costos de mantenimiento mayor ascendió a US$157,391, US$150,625 y US$114,924, respectivamente. La amortización de los costos de mantenimiento diferidos es registrada como parte de la depreciación y amortización en los estados consolidados de resultados.

(iii) La Compañía cuenta con un contrato de pago por hora vuelo para servicios a sus componentes, el cual garantiza la disponibilidad de los componentes de las aeronaves de su flota cuando sean requeridos. El contrato también garantiza el acceso a componentes que cumplen con las condiciones de devolución establecidas en el contrato de arrendamiento de las aeronaves (periodo establecido), con un precio fijo al momento de la devolución de los equipos. El costo de mantenimiento relacionado con este contrato se registra mensualmente en los estados consolidados de resultados.

La Compañía cuenta con un contrato de horas vuelo para motores (acuerdo para reparaciones) que garantiza un costo por las visitas al taller de motores, brinda cobertura para los eventos misceláneos de motores, cubre el costo de eventos por daños provocados por objetos extraños, proporciona protección contra incrementos en precio del costo anual y otorga un crédito para ciertos materiales de desecho. El costo asociado a esta cobertura para eventos misceláneos de motores se reconoce mensualmente en los estados consolidados de resultados conforme se incurre.

l) Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto

Las refacciones rotables, mobiliario y equipo son registrados al costo de adquisición y son depreciados con base en la vida útil estimada usando el método de línea recta. La depreciación es calculada con base en el costo menos el valor residual estimado de los activos.

Los motores de repuesto de las aeronaves tienen diferentes componentes significativos con diferentes vidas útiles, por lo tanto, se contabilizan como componentes por separado como parte de las piezas de refacción (componentes principales) (Nota 12).

Los pagos previos a la entrega se refieren a los anticipos realizados a los fabricantes de aeronaves y motores durante la etapa de fabricación de la aeronave. Los costos por préstamos relacionados con la adquisición o construcción de los activos calificables se capitalizan como parte del costo del activo.

Las tasas de depreciación son como sigue:

	Tasa de depreciación anual
Equipo de vuelo [1]	4.0-16.7%
Construcciones y mejoras	Vigencia del contrato de arrendamiento
Equipo de cómputo	25%
Herramientas de taller	33.3%
Equipo de fuerza eléctrica	10%
Equipo de comunicaciones	10%
Maquinaria y equipo de taller	10%
Equipo de transporte motorizado en plataforma	25%
Carros de servicios abordo	20%
Mobiliario y equipo de oficina	10%
Mejoras a equipos de vuelo arrendados	El menor entre: (i) vigencia del arrendamiento, o (ii) el próximo evento de mantenimiento mayor [2]

[1] Incluye aeronaves y motores
[2] El periodo se determina de acuerdo con el uso

La Compañía revisa anualmente las vidas útiles de los activos y cualquier cambio se reconoce de forma prospectiva.

La Compañía identificó una única Unidad Generadora de Efectivo (UGE), la cual considera los activos de larga duración y la flota completa, incluyendo el activo por derecho de uso y el equipo de vuelo. La Compañía evalúa, en cada fecha de reporte, si existe alguna evidencia objetiva de que los activos de larga duración y la flota completa, incluyendo el activo por derecho de uso y el equipo de vuelo estén deteriorados en la UGE. La Compañía registra las pérdidas por deterioro en refacciones rotables, mobiliario y equipo y en sus activos por derecho de uso utilizados en su operación cuando los eventos o cambios en las circunstancias indican que los activos pudieran estar deteriorados, o cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su monto recuperable, que es el mayor entre (i) el valor razonable menos el costo de venta y (ii) su valor en uso.

El cálculo del valor en uso se basa en el modelo de flujos de efectivo descontados, utilizando las proyecciones de la Compañía sobre sus resultados de operación para el futuro cercano, que generalmente no son mayores a cinco años. El monto recuperable de los activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la preparación de las proyecciones y la tasa de descuento utilizada en el cálculo.

m) Transacciones en moneda extranjera y diferencias cambiarias

Los estados financieros consolidados de la Compañía se presentan en dólares estadounidenses, que es la moneda funcional de la Compañía y sus principales subsidiarias. Para cada subsidiaria, la Compañía determina la moneda funcional y las partidas incluidas en los estados financieros de cada entidad se miden utilizando la moneda del entorno económico principal en el que opera cada entidad ("la moneda funcional").

Los estados financieros de las operaciones extranjeras preparados conforme a las NIIF y denominados en sus respectivas monedas locales diferentes a su moneda funcional, se convierten a su moneda funcional como sigue:

- Las transacciones en moneda extranjera se convierten a las respectivas monedas funcionales a los tipos de cambio de las fechas de las transacciones.
- Todos los activos y pasivos monetarios se convierten a la moneda funcional al tipo de cambio de la fecha del reporte del estado consolidado de situación financiera.
- Todas las partidas no monetarias que se miden con base en el costo histórico en moneda extranjera se convierten al tipo de cambio de la fecha de transacción.
- Las cuentas de patrimonio se convierten al tipo de cambio vigente en el momento en que se realizaron las aportaciones de capital, y se generaron las utilidades.
- Los ingresos, costos y gastos se convierten al tipo de cambio promedio durante el periodo aplicable.

Las diferencias surgidas de la remedición a moneda funcional se reconocen en el estado consolidado de resultados.

Los activos y pasivos de operaciones extranjeras se convierten de la moneda funcional a la moneda de presentación, al tipo de cambio de la fecha de presentación; los ingresos y gastos se convierten cada mes al tipo de cambio promedio mensual.

Las diferencias en moneda extranjera derivadas de la conversión a la moneda de presentación se reconocen en ORI. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, el monto de las diferencias por tipo de cambio en la conversión de operaciones extranjeras fue de US$3,543, US$(3,879) y US$749, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los tipos de cambio más relevantes que se utilizaron para las conversiones a dólares estadounidenses son los siguientes:

	2025		2024		2023	
Moneda	Tipo de cambio de cierre	Tipo de cambio promedio	Tipo de cambio de cierre	Tipo de cambio promedio	Tipo de cambio de cierre	Tipo de cambio promedio
Pesos Mexicanos	Ps. 17.9667	Ps. 19.2323	Ps. 20.2683	Ps. 18.3000	Ps. 16.8935	Ps. 17.7665
Colón	₡. 498.2600	₡. 505.9426	₡. 512.2300	₡. 517.3692	₡. 524.7900	₡. 545.1760
Quetzal	Q. 7.6650	Q. 7.6911	Q. 7.71833	Q. 7.7695	Q. 7.8301	Q. 7.8428
Pesos Colombianos	COP. 3,757.08	COP. 4,066.92	COP. 4,409.15	COP. 4,071.03	COP. 3,822.05	COP. 4,327.66

n) Pasivos y provisiones

Las provisiones se reconocen cuando existe una obligación presente (legal o asumida) como resultado de un evento pasado, es probable que se requiera la salida de recursos económicos que incorporan beneficios económicos para liquidar la obligación, y cuando pueda hacerse una estimación confiable del monto de la obligación. Si el efecto del valor del dinero a través del tiempo es material, el importe de la provisión es descontado usando una tasa antes de impuestos corrientes que refleje, cuando sea apropiado, el riesgo específico del pasivo correspondiente. Cuando se utiliza el descuento, el incremento en la provisión debido al paso del tiempo se reconoce como costo financiero.

o) Beneficios a empleados

i) Vacaciones del personal

La Compañía y sus subsidiarias en México y Centroamérica reconocen una reserva para los costos derivados de ausencias pagadas, como lo son las vacaciones, y se reconocen conforme se devengan.

ii) Beneficios por terminación

La Compañía reconoce un pasivo y un gasto por beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas:

a) Cuando ya no pueda retirar la oferta de dichos beneficios; y

b) Cuando la Compañía reconoce los costos de una reestructuración los cuales están dentro del alcance de la NIC 37, *Provisiones, Pasivos y Activos Contingentes*, referentes al pago de beneficios por terminación.

La Compañía está comprometida a una terminación cuando, y sólo cuando, cuenta con un plan formal detallado de terminación y no tiene posibilidad realista de retirarla.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, no ha sido reconocida ninguna provisión de beneficios por terminación.

iii) Prima de antigüedad

De acuerdo con la Ley Federal del Trabajo, la Compañía otorga primas de antigüedad a sus empleados en determinadas circunstancias. Estos beneficios consisten en un pago único equivalente a 12 días de salario por cada año de servicio (de acuerdo con el último sueldo del empleado, pero limitado al doble del salario mínimo legal), pagado a todos los empleados con 15 o más años de servicio, así como a ciertos empleados que sean despedidos involuntariamente antes del otorgamiento de su prima de antigüedad.

Las obligaciones relacionadas con primas de antigüedad, diferentes a las que surgen de reestructuraciones, se reconocen con base en cálculos actuariales y se determinan utilizando el método de crédito unitario proyectado.

La valuación actuarial más reciente se realizó al 31 de diciembre de 2025. La remedición del pasivo neto por beneficios definidos que surge de las ganancias y pérdidas actuariales son reconocidas en su totalidad en el periodo en que ocurren dentro del ORI. Dichas ganancias y pérdidas actuariales no son reclasificadas a resultados en periodos posteriores.

El activo o pasivo por beneficios definidos comprende el valor presente de la obligación por beneficios definidos, usando una tasa de descuento con base en bonos del gobierno, menos el valor razonable de los activos del plan fuera de los cuales las obligaciones deben ser liquidadas.

La Compañía no tiene la obligación de pagar primas de antigüedad en sus subsidiarias en Costa Rica, Guatemala y El Salvador; estos países tienen beneficios post - empleo.

iv) Incentivos

La Compañía tiene implementado un plan de incentivos trimestrales para cierto personal, mediante el cual se otorgan bonos en efectivo por cumplimiento de objetivos de desempeño. Estos incentivos se reconocen como un beneficio a corto plazo, de acuerdo con la NIC 19 *Beneficios a los empleados*. La provisión es reconocida con base en el monto estimado del pago del incentivo. Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 la Compañía reconoció US$4,021, US$4,249 y US$3,467, respectivamente, por concepto de bonos trimestrales, registrados dentro del rubro de salarios y beneficios.

La Compañía tiene un plan de incentivos a corto plazo para cierto personal clave, por medio del cual, se otorgan bonos en efectivo cuando ciertos objetivos de desempeño de la Compañía se cumplen. Estos incentivos se pagan inmediatamente después del cierre de cada año y también son contabilizados como un beneficio a corto plazo bajo la NIC 19. Se reconoce una provisión con base en el monto estimado del pago de incentivos (Nota 7).

v) Plan de incentivos a largo plazo ("PILP") y plan de retención a largo plazo ("PRLP").

La Compañía ha adoptado un plan de incentivos a largo plazo. Este plan consiste en la compra de acciones (liquidables en capital) y un plan de derechos de apreciación sobre acciones "DASA" (liquidables en efectivo) y, por lo tanto, registrado de acuerdo con la NIIF 2 "*Pagos Basados en Acciones*".

La Compañía mide el costo de sus transacciones liquidables con patrimonio a su valor razonable en la fecha en que los beneficios son otorgados en forma condicional a los empleados. El costo de las transacciones liquidables con patrimonio se reconoce en el estado de resultados junto con el correspondiente incremento en las acciones en tesorería, durante el periodo en el cual se cumplen las condiciones de desempeño y/o servicio.

Durante 2025, 2024 y 2023, la Compañía aprobó y renovó el plan de retención a largo plazo ("PRLP"), que consiste en un plan de compra de acciones (liquidable en capital). Este plan no incluye compensaciones en efectivo otorgadas a través de derechos de apreciación sobre las acciones de la Compañía. Los planes de retención otorgados en periodos anteriores continuarán en vigor y con efecto hasta sus respectivas fechas de vencimiento y las compensaciones en efectivo derivadas de los mismos se liquidarán de acuerdo con las condiciones establecidas en cada plan.

a) Pagos basados en acciones

Plan de incentivos a largo plazo

-Plan de compra de acciones (liquidable en capital)

Ciertos ejecutivos clave de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de planes de compra de acciones denominadas en unidades de acciones restringidas ("RSUs"), los cuales han sido clasificados como transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones). El costo del plan de compra de acciones se valúa a la fecha en que se otorgó la concesión tomando en consideración los términos y condiciones en que las opciones fueron otorgadas. El costo de la compensación liquidable en capital es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 18).

b) Plan DASA (derechos de apreciación sobre acciones – liquidables en efectivo)

La Compañía otorgó DASAs a ciertos ejecutivos clave, los cuales les dan el derecho de pagos en efectivo después de un periodo de servicios.

El monto del pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de las acciones de la Compañía generado en el periodo que va desde la fecha en que se otorgan los derechos y la fecha de ejercicio. El pasivo por DASAs se valúa, inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación al valor razonable, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados. El costo de la compensación es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 18).

El costo del plan de DASA es medido inicialmente a su valor razonable a la fecha de otorgamiento; un mayor detalle se provee en la (Nota 18). Este valor razonable se registra como gasto, con su correspondiente registro en pasivo. De forma similar a los beneficios liquidados en capital descritos anteriormente, la valuación de los beneficios liquidables en efectivo también requiere utilizar supuestos similares, según proceda.

Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía (*Management Incentive Plan* "MIP", por sus siglas en inglés)

- MIP II

El 19 de febrero de 2016, la Asamblea de Accionistas de la Compañía autorizó la extensión del MIP para algunos ejecutivos clave, a este plan se le denominó MIP II. De acuerdo con este plan, la Compañía otorgó DASAs a los ejecutivos clave, los cuales se liquidan en efectivo después de cumplir el período de servicios requerido. El monto liquidable en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de las acciones de la Compañía generado en el período que va desde la fecha de otorgamiento de derechos y la fecha de ejercicio. El pasivo por DASAs se valúa, inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación, al valor razonable de los DASAs, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados. El costo de la compensación es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 18).

c) Plan de incentivos para los Miembros del Consejo de Administración (Board of Directors Incentive Plan "BoDIP" por sus siglas en inglés)

Ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual ha sido clasificado como un plan basado en acciones, y por lo tanto contabilizado bajo la NIIF 2 *"Pagos Basados en Acciones"*.

En abril de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó el Plan de Incentivos para Miembros del Consejo de Administración, para el beneficio de ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía. Este plan otorga la opción para adquirir acciones de la Compañía o CPOs durante un periodo de cinco años, el cual fue determinado en la fecha de otorgamiento. Este plan no requiere condiciones de servicio o de desempeño para los Miembros del Consejo de Administración para ejercer la opción de adquirir acciones y, por lo tanto, tienen el derecho de requerir la entrega de dichas acciones cuando las paguen.

En abril de 2023, la Asamblea General Anual de Accionistas de la Compañía modificó los términos del BoDIP de manera que a partir de 2023 ciertos miembros del Consejo de Administración reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual ha sido clasificado como transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones). El costo del plan de compra de acciones se valúa a la fecha en que se otorgó la concesión tomando en consideración los términos y condiciones en que fueron otorgadas. El costo de la compensación liquidable en capital es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido.

vi) Participación de los trabajadores en las utilidades

La Ley del Impuesto Sobre la Renta ("LISR"), establece que la base para el cálculo de la distribución de las utilidades a los trabajadores será la renta impuesta al contribuyente del año para propósitos de impuestos, incluyendo ciertos ajustes establecidos en la LISR, a la tasa de 10%. La Ley Federal del Trabajo ("LFT") establece un límite para el pago de la PTU, de hasta tres meses del salario actual del trabajador o el promedio de la PTU recibida por el empleado en los tres años anteriores.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, el costo de la participación de los trabajadores en las utilidades reconocido en los gastos operativos de los estados financieros consolidados fue de US$905, US$18,623 y US$1,481, respectivamente. Las subsidiarias en Centroamérica no tienen la obligación de calcular participación de los trabajadores en las utilidades, debido a que no es requerido por las regulaciones locales.

p) Arrendamientos

La Compañía evalúa al inicio de cada contrato si un contrato es, o contiene un arrendamiento. Es decir, si el contrato transfiere el derecho de controlar el uso de un activo identificado por un período a cambio de una contraprestación.

La Compañía aplica un enfoque único de reconocimiento y medición para todos los arrendamientos, excepto por los arrendamientos con una vigencia considerada a corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor. La Compañía reconoce los pasivos por arrendamiento por los pagos a realizar bajo el plazo del arrendamiento y el activo por derecho de uso que representan el derecho a usar los activos subyacentes.

i. Activos por derecho de uso

La Compañía reconoce los activos por derecho de uso a la fecha de inicio del arrendamiento. Los activos por derecho de uso se valúan al costo, menos cualquier depreciación acumulada y pérdidas por deterioro, y se ajustan al realizar una revaluación de los pasivos por arrendamiento. El costo de los activos por derecho de uso incluye la cantidad de pasivos por arrendamiento reconocidos, los costos directos iniciales incurridos por la Compañía, un estimado de los costos a incurrir por la Compañía en el desmantelamiento y remoción de los activos subyacentes a las condiciones requeridas por los términos y condiciones de los contratos de arrendamiento y los pagos de arrendamiento incurridos en la fecha de inicio, menos los incentivos de arrendamiento recibidos.

Los componentes de los activos por derecho de uso se deprecian de forma lineal durante el plazo más corto entre el plazo del arrendamiento y la vida útil estimada de los activos, de la siguiente manera:

Aeronaves	hasta 18 años
Motores de repuesto	hasta 14 años
Arrendamientos de edificios	hasta 19 años
Componentes de mantenimiento	hasta ocho años

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía no reconoció deterioro en relación con los activos por derecho de uso.

ii. Pasivos por arrendamiento

En la fecha de inicio del arrendamiento, la Compañía reconoce los pasivos por arrendamiento medidos al valor presente de los pagos por arrendamiento que se realizarán durante el plazo del arrendamiento. Los pagos de arrendamiento incluyen pagos fijos menos cualquier incentivo de arrendamiento por cobrar, pagos de arrendamiento variables que dependen de un índice o una tasa y montos que se espera pagar bajo garantías de valor residual.

Los pagos de arrendamiento variables que no dependen de un índice o una tasa se reconocen como gastos en el período en que se produce el evento o condición que produce la obligación de pago.

Al calcular el valor presente de los pagos de arrendamiento, la Compañía utiliza su tasa de interés incremental en la fecha de inicio del arrendamiento, debido a que la tasa de interés implícita en el arrendamiento no es fácilmente determinable. Después de la fecha de inicio, el monto de los pasivos por arrendamiento se incrementa para reflejar la acumulación de intereses y se reduce por los pagos de arrendamiento realizados. Además, el importe en libros de los pasivos por arrendamiento se vuelve a medir si hay una modificación, un cambio en el plazo del arrendamiento, un cambio en los pagos del arrendamiento o un cambio en la evaluación de una opción para comprar el activo subyacente. Cuando el pasivo por arrendamiento se vuelve a medir, se realiza un ajuste correspondiente al valor en libros del activo por derecho de uso o si la Compañía adquiere el activo subyacente se registra como ganancia o pérdida en el estado de resultados.

Los arrendamientos a corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen como gastos de forma lineal durante el plazo del arrendamiento.

iii. Venta y arrendamiento en vía de regreso

La Compañía celebra transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso mediante las cuales una aeronave o motor es vendido al arrendador y este último acepta volver a arrendar dicha aeronave o motor a la Compañía.

La Compañía mide el activo por derecho de uso que surge del arrendamiento en vía de regreso en la proporción del valor en libros del activo que se relaciona con el derecho de uso retenido por el vendedor-arrendatario. En consecuencia, la Compañía reconoce en los estados consolidados de resultados únicamente el monto de cualquier ganancia o pérdida que se relacione con los derechos transferidos al comprador-arrendador. Si el valor razonable de la contraprestación por la venta de un activo no es igual al valor razonable del activo, o si los pagos por el arrendamiento no son a precio de mercado, entonces la Compañía ajusta la diferencia para medir los ingresos de la venta a su valor razonable y contabiliza cualquier término por debajo del mercado como un pago anticipado de los pagos del arrendamiento y cualquier término por encima del mercado como financiamiento adicional proporcionada por el comprador-arrendador al vendedor-arrendatario.

Primero, las transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso son analizadas en el ámbito de la NIIF 15 – Ingresos de Contratos con Clientes, con el fin de verificar si la obligación de desempeño ha sido satisfecha y, por tanto, contabilizar la venta del activo. Si no se cumple este requisito, entonces la transacción constituye una transacción fallida de venta y arrendamiento en vía de regreso y es contabilizada como una transacción de financiamiento. Si se cumplen los requisitos relacionados con la obligación de desempeño establecidos en la NIIF 15, la Compañía mide un activo por derecho de uso que surge de la transacción de venta con arrendamiento posterior en proporción al valor en libros del activo relacionado con el derecho de uso activos retenidos por la Compañía. En consecuencia, sólo se reconocen las ganancias o pérdidas relacionadas transferidas al arrendador-comprador.

Durante 2025 y 2024, la Compañía celebró siete y 15 acuerdos, respectivamente, que calificaron como transacciones fallidas de venta y arrendamiento de motores en vía de regreso, debido a que los contratos contienen una opción sustancial que permite a la Compañía recomprar los motores al final del plazo del arrendamiento.

q) Obligaciones de devolución

Los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores de la Compañía requieren condiciones de devolución específicas, las cuales se describen a continuación:

a) Modificaciones al activo subyacente, para cumplir con las condiciones de devolución requeridas por los términos y condiciones estipuladas en cada contrato de arrendamiento, generalmente relacionados con la estandarización y pintura de las aeronaves, y que puede estimarse razonablemente al inicio del arrendamiento. Estos costos se reconocen inicialmente a su valor presente como parte del costo de los activos por derecho de uso.

b) Los componentes de las aeronaves (Fuselaje, APU y tren de aterrizaje) y motores (reparaciones y piezas de vida limitada) deben ser devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, los cuales en ningún caso están relacionados a mantenimientos mayores programados, son obligaciones presentes estimadas y reconocidas proporcionalmente como una provisión durante el tiempo en el cual se vuelve probable que dichos costos sean incurridos y pueden ser medidos confiablemente. Estos costos de devolución son reconocidos como un componente de los gastos de renta variable y la provisión se remide y reconoce

como parte de otros pasivos, durante el plazo remanente del arrendamiento. La Compañía estima la provisión relacionada con los componentes y motores de aeronaves utilizando ciertos supuestos que incluyen el uso proyectado de la aeronave y los costos esperados de las tareas de mantenimiento a desarrollar. Esta provisión se reconoce sobre el valor presente de los costos futuros que se espera incurrir para cumplir las condiciones de devolución (Nota 14 y 16).

r) Otros impuestos y contribuciones por pagar

La Compañía debe cobrar ciertos impuestos y contribuciones a los pasajeros a nombre de las agencias gubernamentales y los aeropuertos, mismos que son enterados a las entidades gubernamentales o aeropuertos correspondientes de forma periódica. Estos impuestos y contribuciones incluyen impuestos al transporte público federal, cargos federales por revisión de seguridad, cargos por uso del pasajero de las instalaciones del aeropuerto e impuestos vinculados con las llegadas y salidas internacionales. Estos conceptos son cobrados a los clientes al momento de comprar sus boletos, pero no se reconocen como parte de ingresos por servicios. La Compañía registra un pasivo al momento del cobro al pasajero y cancela el pasivo cuando los pagos se enteran a la entidad gubernamental o al aeropuerto correspondiente.

s) Impuestos a la utilidad

Impuesto a la utilidad corriente

Los activos y pasivos por impuesto a la utilidad corriente por el periodo actual se miden con base en el monto que se espera recuperar o pagar a las autoridades fiscales. La legislación y tasas fiscales utilizadas para calcular dichos importes son aquellas que están aprobadas o sustancialmente aprobadas en la fecha de la presentación del informe.

El gasto por impuesto a la utilidad corriente relacionado con los conceptos reconocidos directamente en el patrimonio es registrado en el mismo patrimonio. La administración evalúa periódicamente las posiciones tomadas en las declaraciones fiscales con respecto a situaciones en donde las regulaciones fiscales aplicables están sujetas a interpretación, y establece provisiones cuando corresponde.

Impuesto a la utilidad diferido

El impuesto a la utilidad diferido se reconoce con respecto a las diferencias temporales entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros a efectos de información financiera a la fecha de presentación de la información.

Los pasivos por impuesto a la utilidad diferido se reconocen por todas las diferencias temporales gravables, excepto con respecto a las diferencias temporales gravables relacionadas con inversiones en subsidiarias cuando el momento de reversión de la diferencia temporal puede controlarse y es probable que la diferencia temporal no se revierta en un futuro previsible.

Los activos por impuesto a la utilidad diferido se reconocen por todas las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales no utilizados y las pérdidas fiscales no amortizadas. Los activos por impuesto a la utilidad diferido se reconocen en la medida en que sea probable que existan utilidades fiscales futuras, contra las cuales se podrán aplicar las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales no utilizados y las pérdidas fiscales por amortizar, excepto con respecto a las diferencias temporales deducibles relacionadas con inversiones en subsidiarias, los activos por impuestos diferidos se reconocen sólo en la medida en que sea probable que las diferencias temporales se reviertan en un futuro previsible y que haya beneficios fiscales contra los cuales se podrán utilizar las diferencias temporales.

La Compañía considera los siguientes criterios al evaluar la probabilidad de que exista utilidad fiscal contra la cual pueden utilizarse las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos fiscales no utilizados: (a) si la entidad tiene suficientes diferencias temporales relacionadas con la misma autoridad tributaria y la misma entidad impositiva, que dará lugar a cantidades impositivas contra las cuales pueden utilizarse las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos fiscales no utilizados antes de que expiren; (b) si es probable que la Compañía obtenga ganancias gravables antes de que expiren las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos tributarios no utilizados; (c) si las pérdidas fiscales no utilizadas son el resultado de causas identificables que es poco probable que se repitan; y (d) si hay oportunidades de estrategias fiscales disponibles para la Compañía, las cuales crearán ganancias gravables en el período en el que pueden utilizarse las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos tributarios no utilizados.

El importe en libros de los activos por impuesto a la utilidad diferido se revisa en cada fecha de presentación y se reduce en la medida en que ya no sea probable que haya suficientes ganancias fiscales disponibles para permitir que se utilice todo o parte del activo por impuestos diferidos. Los activos por impuestos diferidos no reconocidos son reevaluados en cada fecha de presentación y se reconocen en la medida en que sea probable que las ganancias fiscales futuras permitan recuperar el activo por impuestos diferidos.

Los activos y pasivos por impuesto a la utilidad diferido se calculan a las tasas fiscales que se espera sean aplicables en el ejercicio en que el activo se realice o el pasivo se liquide, con base en las tasas fiscales (y leyes fiscales) aprobadas o sustancialmente aprobadas en la fecha del informe.

El impuesto a la utilidad diferido relacionado con partidas reconocidas fuera de utilidad o pérdida se reconoce fuera de utilidad o pérdida. Las partidas por impuestos diferidos se reconocen en correlación con ORI.

Los activos y pasivos por impuestos a la utilidad diferidos se compensan si existe un derecho legalmente exigible para compensar los activos fiscales corrientes con los pasivos fiscales corrientes, y los impuestos diferidos se refieren a la misma autoridad fiscal y tributaria.

Los impuestos a la utilidad se calculan sobre la base de las leyes tributarias aprobadas en México, Costa Rica, Guatemala y El Salvador a la fecha del estado consolidado de situación financiera.

La interpretación CINIIF 23 "*Incertidumbre sobre el Tratamiento del Impuesto a las Ganancias*" aborda la contabilización de los impuestos a las ganancias cuando los tratamientos fiscales involucran incertidumbre que afecta la aplicación de la NIC 12 "Impuestos a las Ganancias". No se aplica a impuestos o gravámenes fuera del alcance de la NIC 12, ni incluye específicamente requisitos relacionados con intereses y sanciones asociados con tratamientos fiscales inciertos. La interpretación aborda específicamente lo siguiente:

- Si una entidad considera tratamientos fiscales inciertos por separado.
- Los supuestos que hace una entidad sobre el examen de los tratamientos fiscales por parte de las autoridades fiscales.
- Cómo determina una entidad la utilidad fiscal (pérdida fiscal), las bases imponibles, las pérdidas fiscales no utilizadas, los créditos fiscales no utilizados y las tasas impositivas.
- Cómo una entidad considera los cambios en los hechos y circunstancias.

La Compañía determina si considera cada tratamiento fiscal incierto por separado o junto con uno o más tratamientos fiscales inciertos y utiliza el enfoque que predice mejor la resolución de la incertidumbre.

La Compañía aplica un juicio significativo al identificar incertidumbres sobre los tratamientos del impuesto a las ganancias. Dado que la Compañía opera en un entorno multinacional complejo, y continuamente evalúa si la interpretación tiene un impacto en sus estados financieros consolidados.

La Compañía considera si tiene posiciones fiscales inciertas, particularmente aquellas relacionadas con los precios de transferencia. Las declaraciones de impuestos de la Compañía y las subsidiarias en diferentes jurisdicciones incluyen deducciones relacionadas con los estudios de precios de transferencia. Las autoridades fiscales pueden impugnar esos tratamientos fiscales. La Compañía determinó, con base en su estudio de cumplimiento tributario y precios de transferencia, que es probable que sus tratamientos tributarios (incluidos los de las subsidiarias) sean aceptados por las autoridades fiscales.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 la interpretación del CINIIF 23 no tuvo impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía (Nota 20).

t) Instrumentos financieros derivados y tratamiento contable de las coberturas

La Compañía mitiga ciertos riesgos financieros, relacionados con la volatilidad en los precios del combustible para las aeronaves, cambios adversos en las tasas de interés y fluctuaciones en los tipos de cambio, a través de un programa controlado de administración de riesgos que incluye la utilización de instrumentos financieros derivados.

De acuerdo con la NIIF 9, los instrumentos financieros derivados son reconocidos en el estado consolidado de situación financiera a valor razonable. Al inicio de la relación de cobertura, la Compañía designa y documenta formalmente la relación de cobertura en la cual desea aplicar contabilidad de coberturas, así como el objetivo de la gestión del riesgo y la estrategia de la cobertura. La documentación de los registros de cobertura incluye la estrategia y objetivo de la cobertura, la identificación del instrumento de cobertura, la partida o transacción cubierta, la naturaleza de los riesgos cubiertos y la forma en que la entidad evaluará la efectividad de los cambios en el valor razonable del instrumento para compensar la exposición a los cambios en valores o los flujos de efectivo asociados al riesgo o riesgos cubiertos.

Sólo si se espera que tales coberturas sean efectivas para lograr la compensación de cambios en el valor razonable o los flujos de efectivo de los elementos de cobertura y se evalúan de forma continua para determinar que han sido efectivas a lo largo de los períodos de información financiera para los que fueron designadas, se puede utilizar el tratamiento de contabilidad de cobertura.

Bajo el modelo contable de cobertura de flujo de efectivo (CFE), la porción efectiva de los cambios en el valor razonable del instrumento de cobertura se reconoce en ORI, mientras que la porción inefectiva se reconoce en los resultados del año actual en el estado de resultados. La reserva de cobertura de flujo de efectivo se ajusta al menor de la ganancia o pérdida acumulada en el instrumento de cobertura y el cambio acumulado en el valor razonable de la partida cubierta. Los montos reconocidos en ORI se transfieren a resultados en el período en que la transacción cubierta afecta los resultados. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía no reconoció una porción inefectiva con relación a sus instrumentos financieros derivados.

La ganancia o pérdida realizada de instrumentos financieros derivados que califican como CFE se registran en el mismo rubro de la partida cubierta en el estado consolidado de resultados.

Contabilidad para el valor temporal de las opciones

La Compañía registra el valor temporal de las opciones de acuerdo con la NIIF 9, bajo la cual todos los instrumentos financieros derivados se reconocen inicialmente a su valor razonable. La medición posterior de las opciones compradas y designadas como CFE, requiere que los cambios en su valor razonable sean segregados en el valor intrínseco (el cual se considerará parte efectiva de los instrumentos de cobertura dentro del ORI) y los cambios correspondientes al valor extrínseco (valor en tiempo y volatilidad). Los cambios en los valores extrínsecos son considerados como un costo de cobertura (reconocido en otras partidas de utilidad integral como un componente separado del patrimonio neto) y se contabilizan en los resultados de la Compañía cuando la partida cubierta también es reconocida en resultados.

u) Instrumentos financieros – Información a Revelar

La NIIF 7 *"Instrumentos Financieros – Información a Revelar"* requiere una jerarquía de tres niveles para las revelaciones relacionadas con la medición del valor razonable y requiere que las entidades incluyan revelaciones adicionales acerca de la confiabilidad relativa de las mediciones del valor razonable (Notas 4 y 5).

v) Acciones en tesorería

Los instrumentos de patrimonio propios readquiridos (acciones en tesorería) se reconocen a su costo y se deducen del patrimonio. No se reconoce ninguna ganancia o pérdida en resultados por la compra, venta, emisión o cancelación de las acciones en tesorería. Cualquier diferencia entre el valor en libros y la contraprestación recibida, en caso de una nueva colocación, se reconoce en la prima sobre acciones. Las opciones de pago basadas en acciones ejercidas durante el periodo que se informa se liquidaron con acciones en tesorería (Nota 18).

w) Segmentos operativos

La administración de Controladora monitorea a la Compañía como una sola unidad de negocio que presta servicios de transportación aérea y servicios relacionados, por lo que tiene únicamente un segmento operativo.

La Compañía tiene dos áreas geográficas identificadas como vuelos domésticos (México) y vuelos internacionales (Estados Unidos de América, Centroamérica y Sudamérica) (Nota 26).

x) Clasificación circulante y no circulante

La Compañía presenta activos y pasivos en el estado consolidado de situación financiera basados en la clasificación de activos circulantes y no circulantes. Un activo es circulante cuando: (i) se espera que sea realizado o destinado a ser vendido o consumido en el ciclo normal de la operación, (ii) se espera que sea realizado dentro de los doce meses después del período de presentación del informe, o (iii) se trata de efectivo o equivalentes de efectivo, a menos que se trate de efectivo restringido para ser intercambiado o utilizado para cancelar un pasivo por al menos doce meses después del período de presentación del informe. Todos los demás activos se clasifican como no circulantes.

Un pasivo se considera circulante cuando: (i) se espera que sea liquidado en el ciclo normal de operación, (ii) es destinado a ser liquidado dentro de los doce meses después del período de presentación del informe, o (iii) no existe un derecho incondicional para aplazar la cancelación del pasivo durante al menos doce meses después del período de reporte. La Compañía clasifica todos los demás pasivos como no circulantes. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se clasifican como activos y pasivos no circulantes.

y) Impacto de los nuevos pronunciamientos contables

Nuevos pronunciamientos, modificaciones e interpretaciones a los mismos

La Compañía aplicó, por primera vez, ciertas normas y modificaciones que son vigentes para periodos anuales que inician a partir del 1 de enero de 2025, y deben aplicarse retrospectivamente. La Compañía no ha realizado la adopción anticipada de alguna otra norma, interpretación o modificación que haya sido emitida, pero que aún no se encuentren vigentes.

La naturaleza y el impacto de estos cambios se describen a continuación:

Ausencia de convertibilidad – Modificaciones a la NIC 21

En agosto de 2023, el IASB emitió modificaciones a la NIC 21 *"Efectos de las Variaciones en los Tipos de Cambio de la Moneda Extranjera"* para especificar como una entidad debe evaluar si una moneda no es convertible y como debe determinar un tipo de cambio al contado cuando no es convertible. Las modificaciones también requieren la revelación de información que permita a los usuarios de sus estados financieros como la moneda que no es convertible por otra moneda afecta, o se espera que afecte, el desempeño financiero, la situación financiera y los flujos de efectivo de la entidad.

Las modificaciones serán efectivas para los periodos anuales de presentación de informes que comiencen a partir del 1 de enero de 2025. Se permite la adopción anticipada, pero será necesario revelarla. Al aplicar las modificaciones, una entidad no puede reexpresar información comparativa.

Al 1 de enero de 2025 y al 31 de diciembre de 2025, estas modificaciones no tienen impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía debido a que solamente utiliza monedas extranjeras con tipos de cambio observables para la elaboración de sus estados financieros consolidados. En consecuencia, la Compañía no necesita realizar revelaciones adicionales por las modificaciones de esta norma.

Normas, modificaciones y enmiendas emitidas, pero aún no efectivas

Modificaciones a la Clasificación y Medición de Instrumentos Financieros – Modificaciones a la NIIF 9 y la NIIF 7

El 30 de mayo de 2024, el IASB emitió modificaciones específicas a la NIIF 9 "Instrumentos Financieros" y la NIIF 7 "Instrumentos Financieros: Información a Revelar" para responder a las preguntas recientes que surgieron en la práctica, y para incluir nuevos requisitos no solo para las instituciones financieras sino también para las entidades corporativas. Estas modificaciones:

a) aclaran la fecha de reconocimiento y baja de algunos activos y pasivos financieros, con una nueva excepción para algunos pasivos financieros liquidados a través de un sistema de transferencia electrónica de efectivo;
b) aclaran y agregan más orientación para evaluar si un activo financiero cumple con el criterio de pagos únicamente de capital e intereses (SPPI por sus siglas en inglés);
c) agregan nuevas revelaciones para ciertos instrumentos con términos contractuales que pueden cambiar los flujos de efectivo (como algunos instrumentos financieros con características vinculadas al logro de objetivos ambientales, sociales y de gobernanza); y
d) actualizan las revelaciones para los instrumentos de capital designados a valor razonable a través de otro resultado integral (FVOCI por sus siglas en inglés).

Las modificaciones en (b) son más relevantes para las instituciones financieras, pero las modificaciones en (a), (c) y (d) son relevantes para todas las entidades.

Las modificaciones a las NIIF 9 y NIIF 7 entrarán en vigor para los períodos de presentación de informes anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2026, y se permitirá su aplicación anticipada sujeta a cualquier proceso de aprobación.

Actualmente, la Compañía se encuentra evaluando las modificaciones, sin embargo, espera que estas no tengan impacto en los estados financieros consolidados.

Modificaciones a la NIIF 7 y NIIF 9 – Contratos de electricidad dependientes de la naturaleza

Las NIIF 7 y NIIF 19 fueron modificadas para introducir requisitos de revelación relacionados con contratos de suministro de electricidad dependientes de la naturaleza que cumplan con características específicas.

Las modificaciones son efectivas para los periodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2026, permitiéndose su aplicación anticipada.

La modificación relacionada con la exención por uso propio debe aplicarse de forma retrospectiva conforme a la NIC 8, utilizando los hechos y circunstancias existentes en la fecha de aplicación inicial. Por su parte, las modificaciones a los requisitos de contabilidad de coberturas deben aplicarse de forma prospectiva a nuevas relaciones de cobertura designadas a partir de dicha fecha.

Actualmente, la Compañía se encuentra evaluando las modificaciones, sin embargo, espera que estas no tengan impacto en los estados financieros consolidados.

NIIF 18 Presentación e información a revelar en los estados financieros

En abril de 2024, el IASB emitió la NIIF 18, que reemplaza la NIC 1 Presentación de Estados Financieros. La NIIF 18 introduce nuevos requisitos para la presentación del estado de resultados, incluidos totales y subtotales específicos. Además, las entidades deberán de clasificar todos los ingresos y gastos dentro del estado de resultados en una de las siguientes cinco categorías: operación, inversión, financiamiento, impuesto sobre la renta y operaciones discontinuadas, donde las tres primeras son nuevas.

También requiere la revelación de métricas de desempeño definidas por la administración, subtotales de ingresos y gastos, la norma incluye nuevos requisitos para la agregación y desagregación de información financiera con base en las "funciones" identificadas de los estados financieros primarios y las notas.

Además, se han realizado modificaciones de alcance limitado a la NIC 7 "Estado de flujo de efectivo", que incluye cambiar el punto de partida para determinar los flujos de efectivo de las operaciones bajo el método indirecto, de "ganancia o pérdida" a "ganancia o pérdida operativa" y eliminar la opcionalidad en torno a la clasificación de los flujos de efectivo procedentes de dividendo e intereses. Además, como consecuencia existen modificaciones en otras normas.

La NIIF 18 y las modificaciones a las demás normas son efectivas para los periodos sobre los que se informa que comienzan a partir del 1 de enero de 2027, pero se permite su adopción anticipada. La NIIF 18 se aplicará retroactivamente.

La Compañía informa a sus inversionistas diversas medidas financieras no conformes con las NIIF que podrían ajustarse a la definición de medida de desempeño definida por la administración (MPM, por sus siglas en inglés) según la NIIF 18. Las MPM, conforme a la NIIF 18, requieren información específica en una única nota a los estados financieros. Actualmente, la Compañía está evaluando las medidas que se informan para determinar si cumplen con la definición de MPM según la NIIF 18.

NIIF 19 Subsidiarias sin Responsabilidad Pública: Revelaciones

En mayo de 2024, el IASB emitió la NIIF 19, que permite aplicar a las entidades elegibles los requisitos reducidos de información a revelar sin dejar de aplicar los requisitos de reconocimiento, medición y presentación de otras normas de contabilidad NIIF. Para ser elegible, al cierre del periodo sobre el que se informa, una entidad debe ser una subsidiaria tal como se define en la NIIF 10, no puede tener responsabilidad pública y debe de tener una controladora (final o intermedia) que prepare estados financieros consolidados, disponibles para uso público y cumplan con las normas de contabilidad NIIF.

La NIIF 19 entrará en vigor para los periodos sobre los que se informa que comiencen a partir del 1 de enero de 2027, permitiéndose su adopción anticipada.

Actualmente, la Compañía se encuentra evaluando la adopción de esta nueva norma, sin embargo, espera que estas no tengan impacto en los estados financieros consolidados.

Mejoras Anuales a las Normas NIIF – Volumen 11–Modificaciones a la NIIF 1 Adopción por primera vez de las Normas Internacionales de Información Financiera, NIIF 7 Instrumentos Financieros: Información a Revelar y su Guía de implementación, NIIF 9 Instrumentos Financieros, NIIF 10 Estados Financieros Consolidados, y NIC 7 Estado de Flujos de Efectivo

Estas modificaciones afectan las siguientes normas: NIIF 1 Adopción por primera vez de las Normas Internacionales de Información Financiera, NIIF 7 Instrumentos Financieros: Información a Revelar (incluida su Guía de implementación), NIIF 9 Instrumentos Financieros, NIIF 10 Estados Financieros Consolidados y NIC 7 Estado de Flujos de Efectivo.

Las modificaciones tienen como objetivo mejorar la claridad, consistencia y aplicabilidad de las normas, sin introducir cambios significativos en los principios contables subyacentes.

Actualmente, la Compañía se encuentra evaluando las mejoras, sin embargo, espera que estas no tengan impacto en los estados financieros consolidados.

2. Uso de juicios, estimaciones y criterios

La elaboración de los estados financieros consolidados requiere que la administración realice estimaciones, supuestos y juicios que afectan los montos registrados de activos y pasivos, ingresos y gastos, y las revelaciones relacionadas de los activos y pasivos contingentes a las fechas de los estados financieros consolidados de la Compañía. La Nota 1 a los estados financieros consolidados de la Compañía proporciona un análisis detallado de las políticas contables significativas. Algunas de las políticas contables de la Compañía reflejan los juicios, supuestos o estimaciones significativas acerca de los asuntos que son inherentemente inciertos y materiales para la situación financiera y resultados de las operaciones de la Compañía (Nota 1).

Los resultados reales podrían diferir de tales estimaciones. Los efectos de los cambios en las estimaciones contables se reconocen en el periodo en el que se modifica la estimación. Las revisiones de las estimaciones se reconocen prospectivamente. Las estimaciones y supuestos que implican un riesgo significativo y pueden dar lugar a un ajuste material a los valores netos en libros de los activos y pasivos dentro del siguiente ejercicio contable, se describen a continuación.

Para los arrendamientos, los supuestos, estimaciones y criterios contables significativos se refieren a la (Nota 1q).

i) Obligaciones de devolución

Los contratos de arrendamiento de aeronaves de la Compañía también requieren que las aeronaves y los motores sean devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, los cuales en ningún caso están relacionados con el mantenimiento mayor programado, se estiman y reconocen proporcionalmente como una provisión desde el momento en que es probable que tales costos se incurran y puedan estimarse de manera confiable. Estos costos de devolución se reconocen como un componente de gastos de renta variable y la provisión se remide e incluye como parte de otros pasivos durante el plazo restante del arrendamiento.

La Compañía estima provisiones para el fuselaje, revisiones de motores, y las partes de vida limitada utilizando ciertas suposiciones que incluyen el uso proyectado del fuselaje y los costos esperados de mantenimiento a realizar.

Esta provisión se hace en relación con el valor presente de los costos futuros esperados para cumplir las condiciones de devolución (Nota 14 y 16).

ii) Impuestos diferidos

Los activos por impuestos diferidos se reconocen para todas las pérdidas tributarias disponibles en la medida en que sea probable que existan ganancias fiscales contra las cuales se puedan utilizar las pérdidas. Se requiere juicio de la administración para determinar la cantidad de activos por impuestos diferidos que pueden reconocerse, con base en el momento probable de su utilización y el nivel futuro de utilidades fiscales junto con futuras oportunidades de planeación tributaria para disminuir de la ganancia fiscal las pérdidas fiscales disponibles antes de su vencimiento.

Las pérdidas fiscales se relacionan con las operaciones de la Compañía de manera independiente, de conformidad con la Ley Tributaria vigente y pueden trasladarse a la renta generada en los años siguientes en cada país y no pueden utilizarse para compensar rentas en otros lugares del grupo consolidado de la Compañía (Nota 20).

iii) Valor razonable de los instrumentos financieros

Cuando el valor razonable de los activos y pasivos financieros registrados en el estado consolidado de situación financiera no puede determinarse en mercados activos, su valor razonable se determina utilizando técnicas de valuación que incluyen el modelo de flujos de efectivo descontados. Cuando es posible, los datos de estos modelos se toman de mercados observables, pero cuando esto no es factible, la administración debe aplicar juicio para establecer los valores razonables.

Los juicios incluyen consideraciones de datos, tales como riesgo de liquidez, riesgo de crédito y la volatilidad esperada. Los cambios en los supuestos relativos a estos factores podrían afectar el valor razonable reportado de los instrumentos financieros (Nota 4).

iv) Deterioro de activos de larga duración

La Compañía evalúa en cada fecha de reporte si existen indicios de deterioro en sus activos de larga duración y activos por derecho de uso. Existe deterioro cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su monto recuperable, que es el mayor entre el valor razonable del activo menos los costos de venta y el valor en uso.

Al hacer estas determinaciones, la Compañía utiliza ciertos supuestos, que incluyen, pero no limitan, entre otros, los flujos de efectivo futuros estimados sin descuento que se espera que generen estos activos, que se basan en supuestos adicionales como la utilización de los activos y la duración del servicio en el que se utilizará el activo en las operaciones de la Compañía, excluyendo adiciones y extensiones.

Las suposiciones de la Compañía sobre las condiciones futuras importantes para su evaluación del deterioro potencial de sus activos de larga duración están sujetas a incertidumbre. La Compañía continuará monitoreando estas condiciones en períodos futuros a medida que haya nueva información disponible, y actualizará sus análisis respectivamente.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2025, la Compañía realizó un análisis de deterioro de su única Unidad Generadora de Efectivo (UGE), que comprende los activos de larga duración y toda la flota de aeronaves, incluidos los activos por derecho de uso y equipos de vuelo. El monto recuperable de la UGE se determinó utilizando un modelo de flujo de efectivo descontado basado en proyecciones que cubren un período de cinco años. La determinación del monto recuperable consideró una tasa de descuento después de impuestos de 10.25% (antes de impuestos del 14.29%) y una tasa de crecimiento a largo plazo de 2.17%. Se concluyó que el valor en libros de la UGE no superó su monto recuperable, con base en las metodologías y supuestos aplicados, por lo cual no se registraron cargos por deterioro.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía realizó análisis para identificar indicios de deterioro en sus activos de larga duración y activos por derecho de uso y de acuerdo con el resultado se concluyó que no había indicios de deterioro.

v) Arrendamientos: estimación de la tasa de interés incremental

La Compañía no puede determinar fácilmente la tasa de interés implícita en el arrendamiento, por lo tanto, utiliza su tasa de interés incremental de endeudamiento (TIIE) para medir los pasivos por arrendamiento. La TIIE es la tasa de interés que la Compañía tendría que pagar para pedir prestado durante un plazo similar, y con un valor similar, los fondos necesarios para obtener un activo de un valor similar al activo por derecho de uso en un entorno económico similar. Por lo tanto, la TIIE refleja lo que la Compañía "tendría que pagar", lo que requiere una estimación cuando no hay tasas observables disponibles (como para las subsidiarias que no realizan transacciones de financiamiento) o cuando deben ajustarse para reflejar los términos y condiciones del arrendamiento. La Compañía estima la TIIE utilizando datos observables (como las tasas de interés del mercado) cuando están disponibles y se requiere que haga ciertas estimaciones específicas de la entidad (como la calificación crediticia independiente de la subsidiaria).

vi) Consolidación de North Star Financing Limited y North Star Thrust DAC

La Compañía no mantiene ninguna participación accionaria en North Star Financing Limited ni en North Star Thrust DAC. No obstante, la Compañía evaluó si ejerce control sobre dichas entidades con base en los tres elementos de control definidos de conformidad con la NIIF 10 *"Estados Financieros Consolidados"*. Como resultados de dicha evaluación, la Compañía determinó que está expuesta a, o tiene derechos sobre, rendimientos variables derivados de su participación en las entidades. Adicionalmente, la Compañía tiene la capacidad actual de dirigir las actividades relevantes de estas entidades, es decir, aquellas que afectan de manera más significativa sus rendimientos, a través de su poder de toma de decisiones existentes..

3. Instrumentos financieros y gestión de riesgos

Gestión de riesgo financiero

La Compañía está expuesta a diferentes riesgos financieros derivados de riesgos variables externos que no están bajo su control, pero cuyos efectos podrían ser potencialmente adversos: (i) riesgo de mercado, (ii) riesgo de crédito, y (iii) riesgo de liquidez.

El programa global de administración de riesgos de la Compañía se enfoca en la incertidumbre existente en los mercados financieros, e intenta minimizar los efectos adversos potenciales de estos riesgos sobre la utilidad neta de la Compañía y en las necesidades de capital de trabajo. La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados para mitigar parte de estos riesgos y no para fines especulativos. Las fuentes de estos riesgos financieros están incluidas tanto "en el balance", tales como activos y pasivos financieros reconocidos, como en acuerdos contractuales "fuera de balance" y sobre transacciones altamente esperadas.

Estas exposiciones tanto dentro como fuera de balance, dependiendo de sus perfiles, representan variabilidad en flujos de efectivo, en términos de recibir menos flujos de efectivo o enfrentando la necesidad de cumplir con desembolsos, los cuales pudieran ser más altos que los esperados y que podrían incrementar los requerimientos de capital de trabajo.

Asimismo, ya que los movimientos adversos erosionan el valor de los activos y pasivos financieros reconocidos, así como algunas otras exposiciones financieras fuera de balance, tales como arrendamientos operativos, hay una necesidad de preservación de valor transformando los perfiles de estas exposiciones de valor razonable. La Compañía tiene un departamento de Finanzas y Administración de Riesgos, el cual identifica y mide la exposición a riesgos financieros, con el fin de diseñar estrategias para mitigar o transformar el perfil de ciertos riesgos, las cuales son consideradas dentro de los niveles de aprobación de gobierno corporativo.

Riesgo de mercado

a) Riesgo de precio de combustible

Derivado de los acuerdos con los proveedores de combustible para aeronaves cuyo valor está indexado al "jet fuel", la Compañía está expuesta al riesgo de fluctuación en el precio del combustible de sus consumos proyectados. La política de administración del riesgo de combustible tiene como fin proporcionar protección a la Compañía contra aumentos en los precios del combustible. Para cumplir este objetivo, el programa de administración de riesgos de combustible permite el uso de instrumentos financieros derivados que se encuentren disponibles en mercados extrabursátiles (*Over The Counter* u "OTC") con contrapartes aprobadas y dentro de los límites permitidos. El combustible consumido durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 representó el 31%, 33% y 38% sobre el total de los gastos operativos de la Compañía, respectivamente. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, el combustible consumido reconocido en el estado consolidado de resultados fue de US$885,520, US$893,987 y US$1,165,078, respectivamente.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2025, la Compañía cuenta con opciones asiáticas de US Gulf Coast Jet Fuel 54, designadas para cubrir 2,986 miles de galones, lo que representa una porción del consumo de combustible durante el segundo trimestre de 2026.

Durante el periodo de seis meses terminados el 31 de diciembre de 2024, la Compañía contrató opciones asiáticas de US Gulf Coast Jet Fuel 54, designadas para cubrir 14,356 miles de galones, lo que representa una porción del consumo de combustible proyectado para el primer trimestre de 2025.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2023, la Compañía no contrató instrumentos financieros derivados para cubrir su consumo de combustible (jet fuel).

De acuerdo con NIIF 9, la Compañía separara el valor intrínseco y el valor en el tiempo de la opción, así como, designa como instrumento de cobertura solo el cambio en el valor intrínseco de la opción. Debido a que el valor extrínseco (valor en el tiempo) de la opción está relacionado a la "transacción del instrumento cubierto", es requerido que este sea segregado y contabilizado como un costo por cobertura en ORI y devengado como un componente por separado del capital hasta que el vencimiento del elemento cubierto relacionado afecte resultados.

El activo subyacente (US Gulf Coast Jet Fuel 54) de las opciones mantenidas por la Compañía que mantiene representan un activo no financiero (commodity de energía), el cual no forma parte del inventario de la Compañía. En cambio, es directamente consumido por las aeronaves de la Compañía en diferentes terminales aeroportuarias. Por lo tanto, aunque un activo no financiero está involucrado, su reconocimiento inicial no genera un ajuste en libros en los inventarios de la Compañía.

Este activo no financiero se registra inicialmente en el ORI de la Compañía y se realiza un ajuste por reclasificación es realizado del ORI a resultados, el cual se reconoce en el mismo periodo o periodos en los cuales el elemento cubierto se registre en resultados. Además, la Compañía cubre el consumo previsto de combustible para aeronaves mes a mes, lo cual es consistente con la fecha de vencimiento de las opciones asiáticas mensuales en serie tipo asian call.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía reconoció el valor intrínseco de las opciones de compra asiáticas por US$1,751 y US$1,317, respectivamente, los cuales fueron reciclados en el estado consolidado de resultados en el rubro de gastos de combustible.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el valor razonable de las opciones de compra asiática de US Gulf Coast Jet Fuel 54 fue de US$185 y US$431, respectivamente. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024 la ganancia de la cobertura derivado de los cambios en el valor extrínseco de la posición cubierta de combustible para aeronaves dada la posición fuera del dinero se reconoció en otros resultados integrales como una utilidad (pérdida) por un monto de US$280 y US$(307), respectivamente.

Análisis de sensibilidad del combustible

El análisis de sensibilidad que se proporciona a continuación presenta el impacto de un cambio de US$0.01 por galón en el precio spot del mercado de combustibles en el desempeño financiero de la Compañía. Considerando estas cifras, un incremento de US$0.01 por galón en el precio del combustible durante 2025, 2024 y 2023 hubiera impactado los costos operativos de la Compañía en US$3,400, US$3,227 y US$3,719, respectivamente.

	Al 31 de diciembre de		
	2025	2024	2023
	Costos de operación	Costos de operación	Costos de operación
	(En miles de dólares estadounidenses)		
+ U'S$0.01 por galón	**3,400**	3,227	3,719
- U'S$0.01 por galón	**(3,400)**	(3,227)	(3,719)

La Compañía de manera proactiva busca mitigar este impacto a través de la política de administración de riesgos, realizando coberturas de manera eficiente y enfocadas en temporadas específicas. Nuestra capacidad para traspasar cualquier aumento significativo en los costos de combustible a través de aumentos de tarifas se encuentra limitada por nuestro modelo comercial de ultra bajo costo y la alta elasticidad del precio en el mercado.

b) Riesgo cambiario

La Compañía está expuesta al riesgo transaccional de moneda extranjera debido a posibles diferencias entre las monedas en las que están denominadas las ventas, gastos, cuentas por cobrar y préstamos, y las respectivas monedas funcionales de la Compañía y sus subsidiarias. El dólar estadounidense es la moneda funcional de Controladora y sus principales subsidiarias. Las transacciones están denominadas principalmente en dólares estadounidenses y pesos mexicanos, con transacciones menores denominadas en otras monedas como Quetzales, Pesos colombianos y Colones.

El riesgo de moneda extranjera surge de posibles movimientos desfavorables en el tipo de cambio que podrían tener un impacto negativo en los flujos de efectivo de la Compañía. Para mitigar este riesgo, la Compañía puede usar instrumentos financieros derivados.

El resumen de los datos cuantitativos sobre la exposición de la Compañía al riesgo cambiario al 31 de diciembre de 2025 es la siguiente:

		Pesos mexicanos		Otros [1]
		(En miles de dólares estadounidenses)		
Activos:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	US$	83,055	US$	29,753
Otras cuentas por cobrar, neto		55,672		879
Depósitos en garantía		25,423		522
Otros activos		5,719		48
Total de activos	US$	169,869	US$	31,202
Pasivos:				
Deuda financiera	US$	106,230	US$	-
Pasivos por arrendamiento		14,806		29
Proveedores		112,379		1,183
Otros pasivos		258,690		2,887
Total de pasivos	US$	492,105	US$	4,099
Posición en moneda extranjera, neta	US$	(322,236)	US$	27,103

[1] La exposición cambiaria incluye principalmente Quetzales, Pesos colombianos y Colones.

El resumen de los datos cuantitativos sobre la exposición de la Compañía al riesgo cambiario al 31 de diciembre de 2024 es la siguiente.

		Pesos mexicanos		Otros [1]
		(En miles de dólares estadounidenses)		
Activos:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	US$	69,156	US$	31,847
Otras cuentas por cobrar, neto		45,381		676
Depósitos en garantía		27,710		445
Instrumentos financieros derivados		271		-
Otros activos		5,169		-
Total de activos	US$	147,687	US$	32,968
Pasivos:				
Deuda financiera	US$	118,590	US$	-
Pasivos por arrendamiento		19,772		52
Proveedores		132,244		2,537
Otros pasivos		253,822		2,206
Total de pasivos	US$	524,428	US$	4,795
Posición en moneda extranjera, neta	US$	(376,741)	US$	28,173

[1] La exposición cambiaria incluye principalmente: Quetzales, Pesos colombianos y Colones.

Al 8 de abril de 2026, el tipo de cambio fue de US$1 dólar estadounidense por Ps.17.3033.

Al determinar el tipo de cambio a utilizar en el reconocimiento inicial del activo, gasto o ingreso relacionado (o parte de él) en la baja en cuentas de un activo no monetario o pasivo no monetario relacionado con la consideración anticipada, la fecha de la transacción es la fecha en que la Compañía reconoce inicialmente el activo no monetario o el pasivo no monetario que surge de la contraprestación anticipada. Si hay varios pagos o recibos por adelantado, la Compañía determina la fecha de la transacción para cada pago o recibo de la consideración anticipada.

Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía no contrató instrumentos financieros derivados de tipo de cambio.

Análisis de sensibilidad a la moneda extranjera

La siguiente tabla demuestra la sensibilidad de un cambio razonablemente posible en el tipo de cambio del peso mexicano. El tipo de cambio al dólar estadounidense que habría ocurrido al 31 de diciembre de 2025 y 2024, con todas las demás variables mantenidas como constantes. El movimiento en el efecto antes de impuestos que se muestra a continuación representa el resultado de un cambio en el valor razonable de los activos y pasivos denominados en pesos mexicanos. La exposición de la Compañía a los tipos de cambio de moneda extranjera para todas las demás monedas no es material.

	Cambio en la tasa del peso mexicano	Efecto sobre las ganancias antes de impuestos (En miles de dólares estadounidenses)	
2025	+5%	US$	(14,757)
	-5%		14,757
2024	+5%	US$	(17,428)
	-5%		17,428

c) Riesgo de tasa de interés

El riesgo de tasa de interés es el riesgo de aquel en que el valor razonable de los flujos futuros de efectivo fluctúe como resultado de cambios en las tasas de interés de mercado. La exposición de la Compañía al riesgo de variaciones en las tasas de interés de mercado se relaciona principalmente con las obligaciones de deuda a largo plazo y arrendamientos operativos de equipo de vuelo de la Compañía con tasas de interés variables.

Los resultados de la Compañía se ven afectados por las fluctuaciones en ciertas tasas de interés de referencia del mercado debido al impacto que dichos cambios pueden tener en contratos que devengan intereses calculados con base a la tasa Secured Overnight Financing Rate ("SOFR") y la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE).

La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados para reducir su exposición a las fluctuaciones en las tasas de interés de mercado y se registran como instrumentos de cobertura.

En la mayoría de los casos, cuando un derivado puede estructurarse dentro de los términos y coincide perfectamente con los flujos de efectivo de un contrato de arrendamiento o financiamiento, puede designarse como una cobertura de flujos de efectivo (CFH, por sus siglas en inglés) y la porción efectiva de las variaciones en el valor razonable se registra en el patrimonio hasta la fecha en que el flujo de efectivo del pago de arrendamiento cubierto se reconoce en los estados consolidados de resultados.

En julio de 2019, el Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249, cuyo fideicomitente es la Compañía, ingresó un límite para mitigar el riesgo de un posible aumento en la tasa de interés sobre los pagos de cupones de CEBUR (VOLARCB19). Los cupones de tasa flotante referenciados a TIIE 28 estaba limitada bajo un "cap" al 10% sobre la tasa de referencia durante la vida del CEBUR (VOLARCB19) y tenía el mismo calendario de amortización.

El "cap" inició el 19 de julio de 2019 y la fecha de vencimiento fue el 20 de junio de 2024; compuesto por 59 "caplets" con las mismas especificaciones que los cupones del CEBUR (VOLARCB19), para la determinación de la tasa de referencia, el plazo del cupón y el valor razonable.

En noviembre de 2021 el fideicomiso ingresó un límite para mitigar el riesgo de un posible aumento en la tasa de interés sobre los pagos de cupones de CEBUR (VOLARCB21L). Los cupones de tasa flotante referenciados a TIIE 28 está limitada bajo un "cap" al 10% sobre la tasa de referencia durante la vida del CEBUR (VOLARCB21L) y tiene el mismo calendario de amortización.

El "cap" inició el 3 de noviembre de 2021 y la fecha de vencimiento es el 20 de octubre de 2026; compuesto por 59 "caplets" con las mismas especificaciones que los cupones del CEBUR (VOLARCB21L) para la determinación de la tasa de referencia, plazo del cupón y valor razonable.

La siguiente tabla presenta un análisis de sensibilidad del cambio que habría ocurrido en el valor razonable del instrumento de cobertura de interés sobre el CEBUR (VOLARCB21L) en 2025 y 2024, como resultado de un cambio razonablemente posible en las tasas, manteniendo todas las demás variables constantes como se indica a continuación:

	Cambio en la tasa de interés	Efecto en cobertura de tasa de interés (Cap) [1] (En miles de dólares estadounidenses)	
2025	**+0.50%**	**US$**	**-**
	-0.50%		**-**
2024	+0.50%	US$	100
	-0.50%		(70)

[1] El efecto del CAP por las tasas de interés impactaría el ORI.

En octubre de 2023 el fideicomiso ingresó un límite para mitigar el riesgo de un posible aumento en la tasa de interés sobre los pagos de cupones de CEBUR (VOLARCB23). Los cupones de tasa flotante referenciados a TIIE 28 está limitada bajo un "cap" al 13% sobre la tasa de referencia durante la vida del CEBUR (VOLARCB23) y tiene el mismo calendario de amortización.

El "cap" inicio el 20 de octubre de 2023 y la fecha de vencimiento es el 20 de septiembre de 2028; compuesto por 59 "caplets" con las mismas especificaciones que los cupones CEBUR (VOLARCB23) para la determinación de la tasa de referencia, plazo del cupón y valor razonable.

La siguiente tabla presenta un análisis de sensibilidad del cambio que habría ocurrido en el valor razonable del instrumento de cobertura de interés sobre el CEBUR (VOLARCB23) en 2025 y 2024, como resultado de un cambio razonablemente posible en las tasas, manteniendo todas las demás variables constantes como se indica a continuación:

	Cambio en la tasa de interés	Efecto en cobertura de tasa de interés (Cap) [1] (En miles de dólares estadounidenses)	
2025	**+0.50%**	**US$**	**6**
	-0.50%		**(3)**
2024	+0.50%	US$	149
	-0.50%		(125)

[1] El efecto del CAP por las tasas de interés impactaría el ORI.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, los contratos vigentes de la Compañía en forma de cobertura por tasa de interés tienen un monto nocional de Ps.1.9 mil millones (US$106.6 millones, con base al tipo de cambio de Ps.17.97 por US$1 al 31 de diciembre de 2025) y Ps.2.4 mil millones (US$119.2 millones, con base al tipo de cambio de Ps.20.27 por US$1 al 31 de diciembre de 2024), respectivamente, tenían valores razonables de US$4 y US$271, respectivamente, y se presentan como parte de los activos financieros en el estado consolidado de situación financiera. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía reconoció US$110 y US$30, respectivamente, en otras partidas de utilidad integral con relación a los topes de las tasas de interés.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la amortización del valor intrínseco del "cap" fue de US$699, US$896 y US$579, respectivamente, reciclados al estado de resultados como parte del costo financiero. Durante 2025, 2024 y 2023 no hubo porción inefectiva derivada de estos instrumentos de coberturas.

En agosto de 2024 la Compañía celebró acuerdos T-Locks (Treasury Rate Locks) para mitigar el riesgo asociado a tasas flotantes indexadas a contratos de arrendamiento. La tasa flotante referenciada a US5Y (United States 5Y Treasury Note) fue bloqueada por un nocional de US$24,900 con vencimiento en agosto de 2024.

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía reconoció un total de US$25 y US$(117), respectivamente, en otras partidas de utilidad (pérdida) integral y reciclados al estado de resultados como parte del costo financiero. Por el año terminado al 31 de diciembre de 2023, la Compañía no tuvo impactos en otras partidas de utilidad (pérdida) integral.

Análisis de sensibilidad de la deuda

El siguiente análisis de sensibilidad considera la posición expuesta a tasas de interés variable.

La Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 28 días disminuyó 290 puntos base de 2024 a 2025, pasando de 10.25% a 7.35%, y disminuyó 125 puntos base de 2023 a 2024, pasando de 11.50% a 10.25%, respectivamente. La tasa Secured Overnight Financing Rate (SOFR) de tres meses disminuyó 66 puntos base de 2024 a 2025, pasando de 4.31% a 3.65% y disminuyó 102 puntos base de 2023 a 2024, pasando de 5.33% a 4.31%, respectivamente, la tasa Secured Overnight Financing Rate (SOFR) de un mes disminuyó 46 puntos base de 2024 a 2025, pasando de 4.33% a 3.87% y disminuyó 102 puntos base de 2023 a 2024, pasando de 5.35% a 4.33%, respectivamente.

Además de los cambios en la tasa de referencia, si la tasa de interés hubiera cambiado en promedio anual en la magnitud que se muestra, el impacto de los gastos por intereses en el estado consolidado de resultados habría sido el siguiente.

	Por el año terminado al 31 de diciembre 2025		Por el año terminado al 31 de diciembre 2024	
	+ 100 PB	- 100 PB	+ 100 PB	- 100 PB
	En miles de dólares estadounidenses			
Certificados Bursátiles Fiduciarios ("CEBUR")[1]	US$ 1,241	U'S$ (1,241)	US$ 1,385	US$ (1,385)
Incline II B Shannon 18 Limited (PDP BBAM)	100	(100)	889	(889)
Banco Santander México, S.A. y Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. ("Santander-Bancomext")	1,232	(1,232)	783	(783)
GY Aviation Lease 1714 Co. Limited (PDP CDB)	1,264	(1,264)	651	(651)
JSA International U.S. Holdings, LLC (PDP JSA)	133	(133)	294	(294)
Oriental Leasing 6 Company Limited (PDP CMB)	1,289	(1,289)	834	(834)
Crédit Agricole Corporate and Investment Bank	197	(197)	-	-
Total	US$ 5,456	U'S$ (5,456)	US$ 4,836	US$ (4,836)

[1] Cada una de las emisiones del CEBUR (VOLARCB19 y VOLARCB21L) cuentan con un CAP de 10% sobre la tasa TIIE 28 y para la emisión de CEBUR VOLARCB23 cuenta con un CAP de 13%, sobre la tasa TIIE 28 para topar los intereses ante alzas de tasas

Instrumentos a tasa fija

La Compañía reconoce algunos pasivos financieros a tasa fija; por lo tanto, una variación en las tasas de interés al cierre del ejercicio no afectaría la utilidad o pérdida.

d) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Compañía no cuente con fondos suficientes para cubrir sus obligaciones. Debido a la naturaleza cíclica del negocio, las operaciones y los requerimientos en cuanto a las inversiones y financiamientos relacionados con la adquisición de aeronaves y la renovación de su flota, la Compañía requiere fondos líquidos para cumplir con sus obligaciones.

La Compañía administra su efectivo, equivalentes de efectivo y sus activos financieros, relacionando los plazos de sus inversiones con los de sus obligaciones. Su política indica que el plazo promedio de sus inversiones no debe exceder el plazo promedio de sus obligaciones. Esta posición de efectivo y equivalentes se invierte en instrumentos a corto plazo y de alta liquidez a través de entidades financieras.

La Compañía tiene obligaciones futuras relacionadas con los vencimientos de los préstamos bancarios, pasivos por arrendamiento y contratos de instrumentos financieros derivados. La exposición fuera del estado consolidado de situación financiera de la Compañía representa las obligaciones futuras relacionadas con los contratos de compra de aeronaves. La Compañía concluyó que tiene una baja concentración de riesgo, ya que tiene acceso a diferentes alternativas de financiamiento.

La Compañía tiene deudas relacionadas con los anticipos para la compra de aeronaves, las cuales se liquidan con el reembolso de los anticipos para la compra de aeronaves cuando se realiza la transacción de venta y arrendamiento en vía de regreso (Nota 25).

Al 31 de diciembre de 2025, nuestro efectivo y equivalentes de efectivo ascendió a US$753,884.

La siguiente tabla muestra los pagos contractuales que la Compañía tiene requeridos como pasivos financieros:

	Al 31 de diciembre de 2025		
	Plazo de un año	Más de un año	Total
Préstamos que devengan intereses:			
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	US$ 176,949	US$ 23,569	US$ 200,518
Certificados Bursátiles Fiduciarios respaldados por activos ("CEBUR") (Nota 5)	33,627	73,052	106,679
Otros acuerdos de financiamiento (Nota 5)	48,773	346,841	395,614
Pasivos por arrendamiento:			
Arrendamiento de aeronaves, motores, terrenos y edificios (Nota 14)	693,477	3,984,656	4,678,133
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 16)	319,413	593,278	912,691
Total	US$ 1,272,239	US$ 5,021,396	US$ 6,293,635

	Al 31 de diciembre de 2024		
	Plazo de un año	Más de un año	Total
Préstamos que devengan intereses:			
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	US$ 215,393	US$ 145,589	US$ 360,982
Certificados Bursátiles Fiduciarios respaldados por activos ("CEBUR") (Nota 5)	24,669	94,565	119,234
Otros acuerdos de financiamiento (Nota 5)	30,918	288,978	319,896
Pasivos por arrendamiento:			
Arrendamiento de aeronaves, motores, terrenos y edificios (Nota 14)	626,683	3,799,484	4,426,167
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 16)	81,426	892,931	974,357
Total	US$ 979,089	US$ 5,221,547	US$ 6,200,636

e) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito representa el riesgo de que alguna contraparte no cumpla con sus obligaciones bajo un contrato comercial o de instrumentos financieros generando una pérdida financiera para la Compañía. La Compañía está expuesta al riesgo de crédito derivado de sus actividades de operación (principalmente de cuentas por cobrar) y de sus actividades de financiamiento, incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, operaciones con divisas y otros instrumentos financieros, incluyendo los instrumentos financieros derivados.

Los instrumentos financieros que exponen a la Compañía a algún riesgo de crédito se refieren principalmente a equivalentes de efectivo y cuentas por cobrar. El riesgo de crédito sobre los equivalentes de efectivo se relaciona con los montos invertidos con las instituciones financieras.

El riesgo de crédito sobre las cuentas por cobrar se relaciona principalmente con los montos por cobrar a las compañías de tarjetas de crédito internacionales. La Compañía tiene una rotación de cuentas por cobrar alta, por lo que la administración considera que el riesgo de crédito es mínimo debido a la naturaleza de sus negocios, en el cual una gran porción de las ventas se liquida mediante tarjetas de crédito.

El riesgo de crédito de los fondos líquidos e instrumentos financieros derivados de la Compañía es limitado por que las contrapartes cuentan con una alta calificación de crédito asignado por agencias internacionales de calificación crediticia.

Los instrumentos financieros derivados vigentes exponen a la Compañía a pérdidas crediticias en caso de incumplimiento de los contratos por sus contrapartes. Sin embargo, la Compañía no espera que ninguna de sus contrapartes incumpla sus obligaciones. El monto de dicha exposición al riesgo crediticio por lo general es la ganancia no realizada, si la hubiere, por dichos contratos.

Para administrar este riesgo, la Compañía selecciona contrapartes con base en evaluaciones de crédito, limita que su exposición global recaiga en una sola contraparte y también monitorea su posición de mercado con cada contraparte. La Compañía no compra ni mantiene instrumentos financieros derivados para fines de negociación.

Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía concluyó que su riesgo de crédito relacionado con sus instrumentos financieros derivados es bajo, esto debido a que contrata dichos instrumentos exclusivamente con contrapartes que tienen una alta calificación crediticia asignados por agencias internacionales de calificación crediticia.

f) Administración de capital

La administración considera que los recursos disponibles para la Compañía son suficientes para cubrir sus requerimientos financieros actuales y serán suficientes para cumplir sus requerimientos esperados de capital y sus otros requerimientos de efectivo para el siguiente año fiscal. El objetivo principal de la administración de capital de la Compañía es asegurar que mantenga índices sanos de capital que ayuden a sostener su negocio y maximizar el valor para los accionistas. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, no se realizaron modificaciones a los objetivos, las políticas ni a los procesos relacionados con la administración de capital de la Compañía. La Compañía no está sujeta a ningún requerimiento de capital impuesto externamente, con excepción de la reserva legal (Nota 19).

Como parte de las estrategias de gestión relacionadas con la adquisición de sus aeronaves (pagos anticipados para la compra de aeronaves), la Compañía paga las obligaciones a corto plazo asociadas mediante la celebración de acuerdos de venta y arrendamiento en vía de regreso, mediante el cual una aeronave es vendida a un arrendador a la entrega (Nota 5b).

4. Medición del valor razonable

Los únicos activos y pasivos financieros medidos a valor razonable después del reconocimiento inicial son los instrumentos financieros derivados. El valor razonable es el precio que se recibiría al vender un activo o se pagaría para transferir un pasivo en una transacción realizada entre participantes del mercado en la fecha de medición. La medición del valor razonable se basa en los supuestos de que la transacción de venta del activo o transferencia del pasivo tiene lugar:

(i) En el mercado principal del activo o del pasivo, o
(ii) En ausencia de un mercado principal, en el mercado más ventajoso para el activo o pasivo.

El mercado principal o más ventajoso debe ser un mercado accesible para la Compañía.

El valor razonable de un activo o pasivo se calcula utilizando los supuestos que los participantes de mercado utilizarían a la hora de realizar una oferta por ese activo o pasivo, asumiendo que esos participantes del mercado actúan en su propio interés económico.

La medición del valor razonable de un activo no financiero toma en consideración la capacidad de los participantes del mercado para generar beneficios económicos derivados del mejor y mayor uso de dicho activo, o mediante su venta a otro participante del mercado que pudiera hacer el mejor y mayor uso de dicho activo.

La Compañía utiliza técnicas de valuación que son apropiadas bajo ciertas circunstancias y con la suficiente información disponible para el cálculo del valor razonable, maximizando el uso de datos observables relevantes y minimizando el uso de datos no observables.

Todos los activos y pasivos para los cuales el valor razonable es medido o revelado en los estados financieros consolidados son categorizados dentro de una jerarquía, descritas como sigue, basada en el nivel más bajo que es importante para la medición del valor razonable en su conjunto:

- Nivel 1 – Precios cotizados (sin ajustar) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.
- Nivel 2 – Técnicas de valuación para las cuales los datos de entrada de nivel más bajo que sean relevantes para la medición del valor razonable son directa o indirectamente observables.
- Nivel 3 – Técnicas de valuación para las cuales los datos de entrada del nivel más bajo que sean relevantes para la medición del valor razonable no son observables.

Para los activos y los pasivos que se reconocen en los estados financieros de manera recurrente, la Compañía determina si han existido traspasos entre los distintos niveles de jerarquía mediante una revisión de su categorización (basada en la variable de menor nivel, que es significativa para el cálculo del valor razonable en su conjunto) al final de cada periodo de reporte.

Para los propósitos de revelación sobre el valor razonable, la Compañía ha determinado las clases de activos y pasivos en función de su naturaleza, características y riesgos y el nivel de jerarquía de valor razonable, tal y como se ha explicado anteriormente.

A continuación, se presenta una comparación del valor en libros y el valor razonable de los instrumentos financieros de la Compañía, excepto aquellos en los que el valor en libros es aproximadamente similar al valor razonable.

	Valor en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de 2025	31 de diciembre de 2024	31 de diciembre de 2025	31 de diciembre de 2024
Activos				
Instrumentos financieros derivados	US$ 189	US$ 702	US$ 189	US$ 702
Pasivos				
Deuda financiera (Deuda que devenga intereses y préstamos)	(702,811)	(800,112)	(738,325)	(846,456)
Total	US$ (702,622)	US$ (799,410)	US$ (738,136)	US$ (845,754)

La siguiente tabla resume las mediciones del valor razonable por jerarquía al 31 de diciembre de 2025:

	Medición del valor razonable			
	Precios cotizados en mercados activos Nivel 1	Datos significativos observables Nivel 2	Datos significativos no observables Nivel 3	Total
Activos				
Instrumentos financieros derivados:				
Opciones asiáticas de compra de combustible [1]	US$ -	US$ 185	US$ -	185
Cobertura de tasa de interés (CAP)	-	4	-	4
Pasivos				
Pasivos donde los valores razonables son revelados				
Deuda que devenga intereses y préstamos [2]	-	(738,325)	-	(738,325)
Neto	US$ -	US$ (738,136)	US$ -	US$ (738,136)

(1) Niveles de Jet Fuel
(2) Curva SOFR y Tasa de Interes Interbancaria de Equilibrio TIIE, incluye deuda a corto y largo plazo
No existieron transferencias entre los niveles 1 y 2 durante el periodo.

La siguiente tabla resume las mediciones del valor razonable por jerarquía al 31 de diciembre de 2024:

	Medición del valor razonable			
	Precios cotizados en mercados activos Nivel 1	Datos significativos observables Nivel 2	Datos significativos no observables Nivel 3	Total
Activos				
Instrumentos financieros derivados:				
Opciones asiáticas de compra de combustible [1]	US$ -	US$ 431	US$ -	US$ 431
Cobertura de tasa de interés (CAP)	-	271	-	271
Pasivos				
Pasivos donde los valores razonables son revelados				
Deuda que devenga intereses y préstamos [2]	-	(846,456)	-	(846,456)
Neto	US$ -	US$ (845,754)	US$ -	US$ (845,754)

(1) Niveles de Jet Fuel
(2) SOFR y Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio TIIE, incluye deuda a corto y largo plazo
No existieron transferencias entre los niveles 1 y 2 durante el periodo.

La siguiente tabla resume los efectos de los instrumentos financieros derivados reconocidos en los estados consolidados de resultados por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023.

Instrumento	Rubro en Estados Financieros	2025	2024	2023
Opciones asiáticas de compra de combustible	Gasto de combustible	US$ (1,751)	US$ (1,317)	US$ -
Cobertura de tasa de interés (CAP)	Costo financiero	(699)	(896)	(579)
T-Locks	Costo financiero	(25)	-	-
Total		US$ (2,475)	US$ (2,213)	US$ (579)

La siguiente tabla resume la ganancia (pérdida) en CFE después de impuestos reconocida en los estados consolidados de resultados integrales por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023:

Estados consolidados de resultados integrales utilidad (pérdida)

Instrumento	Rubro en Estados Financieros	2025	2024	2023
Opciones asiáticas de compra de combustible	ORI	US$ 280	US$ (307)	US$ -
T-Locks	ORI	25	(117)	-
Cobertura de tasa de interés (CAP)	ORI	110	30	(1,175)
Total		US$ 415	US$ (394)	US$ (1,175)

5. Activos y pasivos financieros

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, los activos financieros de la Compañía medidos a su costo amortizado están representados por efectivo y equivalentes de efectivo, inversiones a corto plazo y otras cuentas por cobrar cuyos valores se aproximan a su valor razonable.

a) Activos financieros

	31 de diciembre de 2025		31 de diciembre de 2024	
Instrumentos financieros derivados designados como coberturas de flujos de efectivo (parte efectiva reconocida en ORI)				
Opciones asiáticas de compra de combustible	US$	185	US$	431
Cobertura de tasa de interés (CAP)		4		271
Total de activos financieros derivados	US$	189	US$	702
Presentados en los estados consolidados de situación financiera de la siguiente manera:				
Circulante	US$	189	US$	431
No circulante	US$	-	US$	271

b) Deuda financiera

(i) Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la deuda a corto plazo y largo plazo se integra como sigue:

		31 de diciembre de 2025		31 de diciembre de 2024	
I.	Contrato de crédito revolvente con Banco Santander, S.A., ("Santander") y Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. ("Bancomext"), en dólares estadounidenses, para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves, pagando una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 298 puntos base más 5 puntos base [1]. En agosto de 2024, la Compañía firmó un convenio modificatorio para incrementar el monto de la línea e incluir aeronaves adicionales, extendiendo la fecha de vencimiento al 31 de diciembre 2028, la tasa de interés de las aeronaves adicionales excluye el ajuste por sostenibilidad.	US$	145,490	US$	109,976
II.	Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con JSA International U.S. Holdings, LLC, con vencimiento el 30 de noviembre de 2025, pagando una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 300 puntos base, más un ajuste adicional de hasta 26 puntos base.		-		25,907
III.	Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con GY Aviation Lease 1714 Co. Limited, con vencimiento el 30 de noviembre de 2025, pagando una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 425 puntos base, más un ajuste adicional de hasta 26 puntos base.		-		60,629
IV.	Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con Incline II B Shannon 18 Limited, con vencimiento el 10 de junio de 2025, pagando una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 390 puntos base.		-		41,432

		31 de diciembre de 2025	31 de diciembre de 2024
V.	Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con Oriental Leasing 6 Company Limited, con vencimiento el 31 de mayo de 2027, pagando una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 200 puntos base más un ajuste adicional de hasta 26 puntos base.	**55,028**	123,038
VI.	Certificados Bursátiles Fiduciarios en pesos mexicanos, respaldados con activos y con vencimiento el 20 de octubre de 2026, pagando una tasa de interés anual de TIIE más 200 puntos base, más un ajuste de 25 puntos base. (1)	**23,191**	45,227
VII.	Certificados Bursátiles Fiduciarios en pesos mexicanos, respaldados con activos y con vencimiento el 20 de septiembre de 2028, pagando una tasa de interés anual de TIIE más 215 puntos base.	**83,488**	74,007
VIII.	Financiamiento para la adquisición de motores con Tarquin Limited con vencimientos al 15, 19 y 26 de septiembre de 2028, pagando una tasa de interés anual de 6.20%.	**39,427**	41,812
IX.	Financiamiento para la adquisición de motores con NBB-V11218 Lease Partnership con vencimiento al 9 de septiembre de 2028, pagando una tasa de interés anual de 6.20%.	**7,323**	8,095
X.	Financiamiento para la adquisición de motores con NBB-V11951 Lease Partnership con vencimiento al 12 de septiembre de 2028, pagando una tasa de interés anual de 6.20%.	**6,761**	7,473
XI.	Financiamiento para la adquisición de motores con Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited (no en su capacidad individual sino únicamente como fiduciario del Fideicomiso) para la adquisición de varios motores, con vencimientos en septiembre y octubre de 2028, pagando una tasa de interés anual de 7.16%.	**55,360**	63,732
XII.	Financiamiento para la adquisición de motores con NBB Pintail Co. LTD con vencimiento al 27 de noviembre de 2028 pagando una tasa de interés anual de 6.99%.	**18,996**	19,795
XIII.	Financiamiento para la adquisición de motores con Bank of Utah Corporate Trust con vencimientos en julio, agosto, octubre y noviembre de 2029, pagando una tasa de interés anual de 6.20%.	**63,648**	71,624
XIV.	Financiamiento para la adquisición de motores con RRPF Engine Leasing Limited con vencimiento al 14 de noviembre de 2032, pagando una tasa de interés anual 6.80%.	**34,270**	36,473
XV.	Financiamiento para la adquisición de motores con BOC Aviation (Ireland) Limited con vencimientos en octubre y noviembre de 2029, pagando una tasa de interés anual de 6.86%.	**63,192**	70,892
XVI.	Financiamiento para la adquisición de aeronaves con BOC Aviation (Ireland) Limited con vencimientos en septiembre de 2028 y marzo 2029, pagando una tasa de interés anual de 6.52%.	**31,781**	-

		31 de diciembre de 2025	31 de diciembre de 2024
XVII.	Financiamiento para la adquisición de motores con Crédit Agricole Corporate and Investment Bank con vencimiento en septiembre 2032 pagando una tasa de interés anual de SOFR más 200 puntos base.	74,856	-
XVIII.	Costos de transacción por amortizar	(3,536)	(3,590)
XIX.	Intereses devengados y otros costos financieros	3,563	13,456
		702,838	809,978
	Menos: Vencimientos a corto plazo	261,721	283,616
	Deuda financiera a largo plazo	US$ 441,117	US$ 526,362

THE Tasa de interés interbancaria de equilibrio
SOFR Tasa de financiamiento a un día garantizada
Ajuste por sostenibilidad

(ii) La siguiente tabla provee un resumen de los pagos de principal programados restantes de la deuda financiera de la Compañía y los intereses proyectados al 31 de diciembre de 2025:

	A un año	Enero 2027-Diciembre 2027	Enero 2028-Diciembre 2028	Enero 2029- en adelante	Total
Santander/Bancomext [1]	US$ 121,921	US$ 23,569	US$ -	US$ -	US$ 145,490
Oriental Leasing 6 Company Limited [5]	55,028	-	-	-	55,028
Programa CEBUR [7]	33,627	41,744	31,308	-	106,679
Tarquin Limited [10]	2,536	2,698	34,193	-	39,427
Lease Partnership NBB-V11218 [11]	822	874	5,627	-	7,323
Lease Partnership NBB-V11951 [11]	758	806	5,197	-	6,761
Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited [12]	9,001	9,676	36,683	-	55,360
NBB Pintail Co. LTD [13]	857	919	17,220	-	18,996
Bank of Utah Corporate Trust [14]	8,484	9,025	9,600	36,539	63,648
RRPF Engine Leasing Limited [15]	2,356	2,521	2,697	26,696	34,270
BOC Aviation (Ireland) Limited [9] y [16]	17,857	19,098	19,474	38,544	94,973
Crédit Agricole Corporate and Investment Bank [17]	6,102	6,431	6,777	55,546	74,856
Deuda financiera	**259,349**	**117,361**	**168,776**	**157,325**	**702,811**
Intereses devengados	**3,563**	-	-	-	**3,563**
Intereses proyectados	**42,357**	**27,370**	**17,653**	**18,118**	**105,498**
Total	**US$ 305,269**	**US$ 144,731**	**US$ 186,429**	**US$ 175,443**	**US$ 811,872**

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 la deuda financiera relacionada con el financiamiento de anticipos para la compra de aeronaves asciende a US$200,518 y US$360,982, respectivamente. La Compañía cubre esta obligación mediante transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves en la fecha de entrega; por lo tanto, no representa un desembolso que impacte directamente al capital de trabajo de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2025, el monto contratado de líneas de crédito otorgadas a la Compañía asciende a US$2,045,634, de las cuales US$1,447,634 se relacionaron con deuda financiera (US$273,079 no han sido dispuestos) y US$598,000 se relacionaron con cartas de crédito (US$241,598 no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía tenía disponibles líneas de crédito por US$514,676. Al 31 de diciembre de 2024, el monto contratado de líneas de crédito otorgadas a la Compañía asciende a US$1.873,384, de las cuales US$1,315,384 se relacionaron con deuda financiera (US$308,592 no han sido dispuestos) y US$558,000 se relacionaron con cartas de crédito (US$229,272 no han sido dispuestos).

(1) El 8 de junio de 2022, la Compañía contrató con Santander/Bancomext un financiamiento a una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 298 puntos base, para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves a través de un contrato de crédito revolvente. Para ello se creó un fideicomiso mexicano mediante el cual, la Compañía asignó sus derechos y obligaciones en virtud del contrato de compraventa con Airbus S.A.S. ("Airbus"), incluyendo su obligación de realizar anticipos para la compra de aeronaves. La Compañía garantizó las obligaciones del fideicomiso mexicano bajo el contrato de financiamiento (CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple, ahora Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple) Fideicomiso 3853. Una característica de este financiamiento es que pagará cinco puntos base adicionales a la tasa de interés si no se cumplen con los objetivos de sostenibilidad en las fechas establecidas en el contrato de préstamo, por lo que el 31 de agosto de 2023, la tasa de interés incrementó cinco puntos base. Existe la posibilidad de mitigar la tasa adicional si se cumplen con los objetivos en las siguientes fechas establecidas.

En agosto de 2024, la Compañía firmó un convenio modificatorio para incrementar el monto de este préstamo e incluir el pago de los anticipos para compras de aeronaves adicionales, extendiendo la vigencia del contrato hasta el 31 de diciembre de 2028.

El contrato de préstamo "Santander/Bancomext" establece ciertas obligaciones, incluyendo límites a la capacidad de, entre otros:

i) Incurrir en deuda adicional por encima de un nivel específico de deuda, a menos que se cumpla con determinadas razones financieras.
ii) Crear gravámenes.
iii) La fusión o adquisición de cualquier otra entidad sin la autorización previa de los Bancos.
iv) Disponer de ciertos activos.
v) Declarar y pagar dividendos, o hacer alguna distribución del capital de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía cumple con las obligaciones del contrato de préstamo mencionado.

(2) La Compañía celebró en abril de 2022 un financiamiento de anticipos para la adquisición de aeronaves con GY Aviation Lease 1714 Co. Limited. Para ello, se creó un fideicomiso mexicano con CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple, ahora Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Multiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso 3855. Este préstamo no incluía covenants financieros o restricciones.

El financiamiento con GY Aviation Lease 1714 Co. Limited se amortizó en su totalidad en noviembre 2025

(3) La Compañía celebró en abril de 2022 un financiamiento de anticipos para la adquisición de aeronaves con JSA International U.S. Holdings, LLC. Para ello, se creó un fideicomiso mexicano con CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple, ahora, Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Multiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso 3866. Este préstamo no incluía covenants financieros o restricciones.

El financiamiento con JSA International U.S. Holdings, LLC se amortizó en su totalidad en julio 2025.

(4) La Compañía celebró en abril de 2022 un financiamiento de anticipos para la adquisición de aeronaves con Incline II B Shannon 18 Limited Trust 3867. Para ello, se creó un fideicomiso mexicano con CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple, ahora, Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Multiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso 3867. Este préstamo no incluía covenants financieros o restricciones.

El financiamiento con Incline II B Shannon 18 Limited se amortizó en su totalidad en junio 2025.

(5) La Compañía celebró en julio de 2022 un financiamiento de anticipos para la adquisición de aeronaves con Oriental Leasing 6 Company Limited. Para ello, se creó un fideicomiso mexicano con CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple, (ahora, Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Multiple, Grupo Financiero Multiva), Fidecomiso 3921. Este préstamo no incluye covenants financieros o restricciones.

(6) El 19 de diciembre de 2024, la Compañía contrató con Runway Eleven Lender LLC un financiamiento a una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 275 puntos base, para cubrir el pago de los anticipos de aeronaves a través de un contrato de crédito revolvente. Para ello se creó una Entidad de Propósito Especial en Irlanda mediante la cual, la Compañía cedió sus derechos y obligaciones en virtud del contrato de compraventa con Airbus S.A.S. ("Airbus"), incluyendo su obligación de realizar anticipos para la compra de aeronaves.

El financiamiento con "Runway Eleven Lender LLC" no incluye covenants financieros ni obligaciones financieras.

(7) El 20 de junio de 2019, la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, emitió 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios ("CEBUR") bajo la clave de pizarra VOLARCB 19 por la cantidad de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos a través del Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 creado por Concesionaria. El monto de la emisión fue parte de un programa aprobado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México por un monto de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos.

Los certificados bursátiles fiduciarios ("CEBUR") bajo la clave de pizarra VOLARCB19 fueron amortizados en su totalidad el 20 de junio de 2024.

El 13 de octubre de 2021, la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, realizó en el mercado mexicano una segunda emisión de 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios ("CEBUR") bajo la clave de pizarra VOLARCB21L por Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US$83.5 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio de Ps.17.97 por US$1) a través del Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB/3249 creado por Concesionaria. El monto de la emisión es parte de un programa aprobado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México por un monto de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos (US$167.0 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio de Ps.17.97 por US$1). Con esta segunda emisión se ha alcanzado el monto total aprobado para el programa.

Los Certificados Bursátiles fiduciarios cumplen con los Principios de Bonos Vinculados a la Sostenibilidad 2020 ("Sustainability-Linked Bond Principles"), administrados por la Asociación Internacional del Mercado de Capitales (ICMA) y tiene como objetivos de Sostenibilidad (SPT) para el KPI reducir las emisiones de carbono medidas como gramos de emisiones de CO2 por pasajero de ingresos (gCO2 / RPK) en un 21.54%, 24.08% y un 25.53% para 2022, 2023 y 2024, respectivamente, en comparación con 2015. Esta oferta ayudará a la Compañía a lograr sus objetivos de sostenibilidad a largo plazo, entre los que se encuentran reducir las emisiones de CO2 en 35.42% para 2030.

Una característica de los Certificados Bursátiles es que se pagara una tasa de interés adicional de 25 (veinticinco) puntos base, si no se cumplen los objetivos de sostenibilidad. El 20 de septiembre de 2023 la tasa de interés aumentó 25 (veinticinco) puntos base. Existe la posibilidad de mitigar la tasa adicional si se cumplen los objetivos en los siguientes años.

Los certificados tienen una reducción anual con vencimiento de cinco años de Ps.83,333, Ps.500,000, Ps.500,000 y Ps.416,667 (US$4.6 millones, US$27.8 millones, US$27.8 millones y US$23.2 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio de Ps.17.97 por US$1) en 2023, 2024, 2025 y 2026, respectivamente, con una tasa de interés anual TIIE 28 más 200 puntos base más un ajuste de 25 puntos base a partir del 20 de septiembre de 2023. Los certificados comenzaron a amortizarse al final del segundo año.

El 28 de septiembre de 2023, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México aprobó un aumento al programa vigente por un monto de hasta Ps.5,000 millones de pesos mexicanos (US$278.3 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio Ps.17.97 por US$1). Con esta autorización la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, realizó en el mercado mexicano una tercera emisión de 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios "CEBUR" bajo la clave de pizarra VOLARCB23 por Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US$83.5 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio Ps.17.97 por US$1) a través del Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB/3249 creado por Concesionaria.

Los certificados tienen un vencimiento de cinco años con reducciones anuales de Ps.187,500, Ps.750,000 y Ps.562,500 (US$10.4 millones, US$41.7 millones y US$31.3 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio Ps.17.97 por US$1) en 2026, 2027 y 2028, respectivamente, con una tasa de interés anual de TIIE 28 más 215 puntos base. Los certificados comienzan a amortizarse al final del tercer año.

La estructura de certificados bursátiles opera con reglas específicas y proporciona una "Razón de cobertura del servicio de deuda" ("DSCR" por sus siglas en inglés) que se calcula comparando la cobranza en pesos mexicanos durante los seis meses anteriores con los siguientes seis meses de servicio de la deuda. En general, no existe retención de fondos si la relación excede 2.5 veces. La amortización de los certificados bursátiles inició en julio de 2021 para la primera emisión, para la segunda emisión inició en noviembre de 2023 y para la tercera emisión iniciará en octubre 2026. Además, la amortización anticipada aplica si:

i) La razón de cobertura de deuda es menor a 1.75x en alguna de las fechas de determinación;
ii) Un evento de retención no es subsanado en un periodo de 90 días consecutivos;
iii) La cuenta de reserva de la deuda de cualquier serie mantiene en depósito una cantidad menor que el saldo requerido de la cuenta de reserva de la deuda por un período que incluye dos o más métodos de pago consecutivos;
iv) Evento de insolvencia de Concesionaria;
v) La actualización de un nuevo evento de insolvencia con relación a Concesionaria;
vi) La actualización de un nuevo evento de incumplimiento.

En caso de incumplimiento el Fiduciario se abstendrá de entregar cualquier cantidad que de otra manera tendría que entregar a Concesionaria y dedicará dichos flujos para amortizar el principal de los certificados bursátiles ("CEBUR").

Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía cumple con las condiciones de los certificados bursátiles.

(8) En diciembre de 2022, la Compañía firmó una línea de capital de trabajo con Banco Actinver, S.A., Institución de Banca Múltiple ("Actinver") en pesos mexicanos, con una tasa de interés anual de TIIE 28 días más 250 puntos base de margen. La línea de crédito venció en diciembre 2024.

La deuda de capital de trabajo con "Actinver" no incluía obligaciones o restricciones.

Otros acuerdos de financiamiento

(9) En agosto de 2025, la Compañía celebró acuerdos con BOC Aviation (Ireland) Limited para la adquisición de aeronaves. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.52% y vencen en 2029.

La Compañía celebró varios contratos que calificaron como transacciones fallidas de venta y arrendamiento en vía de regreso. En consecuencia, estos acuerdos se contabilizaron como transacciones de financiamiento. El detalle de estos acuerdos se presenta a continuación:

(10) En septiembre de 2023, la Compañía celebró acuerdos con Tarquin Limited, que brinda financiamiento para la adquisición de motores. Los contratos pagan tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2028.

(11) En septiembre de 2023, la Compañía también celebró acuerdos adicionales con NBB-V11218 Lease Partnership y con NBB-V11951 Lease Partnership, que brinda financiamiento para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2028.

(12) En septiembre y octubre de 2023, la Compañía celebró acuerdos con Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited (no en su capacidad individual sino únicamente como fiduciario del Fideicomiso) para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 7.16%, y vencen en 2028.

(13) En noviembre de 2023, la Compañía celebró acuerdos con NBB Pintail Co. Ltd. para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.99%, y vencen en 2028.

(14) En agosto, septiembre, noviembre y diciembre de 2024, la Compañía celebró acuerdos con Bank of Utah Corporate Trust, para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2029.

(15) En noviembre de 2024, la Compañía celebró acuerdos con RRPF Engine Leasing Limited, para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.80% y vencen en 2032.

(16) En octubre y noviembre 2024, la Compañía celebró acuerdos con BOC Aviation (Ireland) Limited para la adquisición de motores, estos nuevos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.86% y vencen en 2029.

(17) En septiembre de 2025, la Compañía celebró acuerdos con Crédit Agricole Corporate and Investment Bank para la adquisición de motores. Este contrato paga una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 200 puntos base con vencimiento en 2032.

Cambios en pasivos provenientes de actividades financieras

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024 los cambios en los pasivos por actividades de financiamiento de la Compañía se resumen en la siguiente tabla.

	1 de enero, 2025	Flujo de efectivo neto	Interés devengado[1]	Reclasificación de largo a corto plazo	Otros	Efectos de conversión	Al 31 de diciembre de 2025
Préstamos a corto plazo que devengan intereses	US$ 283,616	US$ (241,314)	US$ (9,893)	US$ 226,276	US$ (331)	US$ 3,367	US$ 261,721
Préstamos a largo plazo que devengan intereses	526,362	130,459	-	(226,276)	494	10,078	441,117
Total de pasivos provenientes de actividades de financiamiento	US$ 809,978	US$ (110,855)	US$ (9,893)	US$ -	US$ 163	US$ 13,445	US$ 702,838

	1 de enero, 2024	Flujo de efectivo neto	Interés devengado[1]	Reclasificación de largo a corto plazo	Otros	Efectos de conversión	Al 31 de diciembre de 2024
Prestamos a corto plazo que devengan intereses	US$ 220,289	US$ (84,514)	US$ 6,436	US$ 146,655	US$ (217)	US$ (5,093)	US$ 283,616
Prestamos a largo plazo que devengan intereses	432,776	261,667	-	(146,655)	(484)	(20,942)	526,362
Total de pasivos provenientes de actividades de financiamiento	US$ 653,065	US$ 177,153	US$ 6,436	US$ -	US$ (701)	US$ (26,035)	US$ 809,978

[1] Este saldo se encuentra neto de provisiones de intereses e intereses efectivamente pagados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente.

6. Efectivo y equivalentes de efectivo

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, este rubro se integra como sigue:

	2025	2024
Efectivo en bancos	US$ 122,893	US$ 281,358
Efectivo en caja	705	657
Inversiones a corto plazo (inversiones de alta liquidez equivalentes de efectivo)	622,360	617,432
Fondos en fideicomiso relacionados con reserva de la deuda	7,926	8,534
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	US$ 753,884	US$ 907,981

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía registró una parte de las ventas anticipadas de boletos por un monto de US$7,926 y US$8,534, respectivamente, como un fondo (Nota 1d). Los fondos mantenidos en los Fideicomisos se utilizan para constituir las reservas del servicio de la deuda.

7. Partes relacionadas

a) A continuación, se presenta un análisis de los saldos con partes relacionadas al 31 de diciembre de 2025 y 2024.

Todas las Compañías son consideradas como afiliadas, ya que los principales accionistas o directores de la Compañía son directa o indirectamente accionistas o directores de las partes relacionadas:

	Tipo de transacción	País de origen	2025	2024	Términos
Por cobrar:					
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")	Código compartido	EUA	US$ 3,436	US$ 2,161	30 días

Por pagar:	Tipo de transacción	País de origen	2025	2024	Términos
MRO Commercial, S.A. ("MROC")	Mantenimiento de aeronaves y soporte técnico	El Salvador	US$ 1,817	US$ 979	30 días
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")	Código compartido	EU'A	1,233	662	30 días
Chevez, Ruiz, Zamarripa y Cía., S.C.	Honorarios por servicios profesionales	México	874	117	30 días
A&P International Services, S.A.P.I. de C.V. ("AISG")	Mantenimiento de aeronaves	México	393	299	30 días
Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C.	Honorarios por servicios profesionales	México	142	146	30 días
Jetsmart Airlines S.A. ("Jetsmart Argentina")	Arrendamiento de motor	Argentina	80	80	30 días
Volantio Inc.	Servicios de atención al cliente.	EUA	62	80	30 días
			US$ 4,601	US$ 2,363	

b) Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía realizó las siguientes operaciones con partes relacionadas:

Operaciones con partes relacionadas	País de origen	2025	2024	2023
Ingresos:				
Transacciones con afiliadas				
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")				
Código compartido	EUA	US$ 10,453	US$ 5,478	US$ -
Jetsmart Airlines S.A. ("Jetsmart Argentina")				
Arrendamiento de motor	Argentina	1,121	80	-
Jetsmart Airlines SpA ("Jetsmart Chile")				
Servicios profesionales	Chile	336	240	-
Gastos:				
Transacciones con afiliadas				
MRO Commercial, S.A.				
Mantenimiento aeronaves[1]	El Salvador	US$ 23,299	US$ 21,354	US$ 15,674
Soporte técnico	El Salvador	52	24	17
A&P International Services, S.A.P.I. de C.V. ("AISG")				
Mantenimiento de aeronaves	México	3,770	2,986	2,895
Chevez, Ruiz, Zamarripa y Cía, S.C.				
Honorarios por servicios profesionales	México	1,268	192	1,175
Volantio, Inc.				
Servicios de soporte al cliente	EUA	688	420	-
Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C.				
Honorarios por servicios profesionales	México	808	196	225

Operaciones con partes relacionadas	País de origen	2025	2024	2023
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. ("OMA")				
Servicios aeroportuarios	México	-	-	12,263
Servprot, S.A. de C.V.				
Servicios de seguridad	México	-	-	115

[1] Incluye operaciones de mantenimiento mayor.

c) Frontier Airlines Inc. ("Frontier")

Frontier es una parte relacionada porque los señores Brian H. Franke y Andrew Broderick son miembros del consejo de administración de la Compañía y ambos son miembros del Consejo de Administración de Frontier, ellos son además socios directores de Indigo Partners, que tienen inversiones en ambas compañías.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la cuenta por cobrar fue de US$3,436 y US$2,161, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la cuenta por pagar fue de US$1,233 y US$662, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía reconoció ingresos bajo este acuerdo por US$10,453 y US$5,478, respectivamente. Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023, la Compañía no reconoció transacciones de ingreso bajo este acuerdo.

d) Servprot, S.A. de C.V. ("Servprot")

Servprot fue una parte relacionada hasta el 13 de junio de 2023 debido a que Enrique Beltranena Mejicano, Presidente y Director General de la Compañía, fue accionista de dicha sociedad. Servprot ofrecía servicios de seguridad para el señor Beltranena y su familia.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía no registró transacciones bajo este acuerdo. Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023 la Compañía registro transacciones bajo este acuerdo por US$115.

e) MRO Commercial, S.A. ("MROC")

MRO Commercial, S.A. ("MROC") y Aeromantenimiento, S.A. ("Aeroman") son partes relacionadas porque el Sr. Joaquín Alberto Palomo, miembro del consejo de administración de la Compañía, es director suplente de MRO Holdings, empresa matriz de MROC, y Aeroman. Además, el Sr. Marco Baldocchi, miembro del Consejo de Administración de la Compañía, fue miembro del consejo de administración de Aeroman hasta noviembre de 2024. El 1 de enero de 2017, la Compañía firmó un acuerdo de servicio de reparación y mantenimiento de aeronaves con Aeroman. El 1 de enero de 2022, la Compañía firmó una modificación de dicho acuerdo en la que: (i) el acuerdo fue cedido por Aeroman a MROC y Aeroman fue designada como la entidad encargada para realizar los servicios de reparación y mantenimiento; y (ii) el acuerdo se extendió hasta el 1 de enero de 2027. El 1 de enero de 2024, el acuerdo fue modificado para extender el plazo hasta el 31 de diciembre de 2028. El 1 de enero de 2025, la Compañía firmó una modificación y amplió el acuerdo hasta el 31 de diciembre de 2035. El acuerdo prevé el uso exclusivo de los servicios de MROC para la reparación y mantenimiento de aeronaves, sujeto a la disponibilidad de instalaciones de Aeroman. Según el acuerdo, las partes implicadas proporcionan servicios de inspección, mantenimiento, reparación y revisión para aeronaves. La Compañía realiza pagos bajo el acuerdo según los servicios prestados.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 los saldos por pagar del contrato con MROC son de US$1,817 y US$979, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía incurrió en gastos de mantenimiento y soporte técnico en aeronaves con MROC por un monto de US$23,351, US$21,378 y US$15,691, respectivamente.

f) Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C. ("MACF")

MACF es parte relacionada porque Ricardo Maldonado Yañez y Eugenio Macouzet de León, miembro del consejo propietario y consejero suplente, respectivamente, de la Compañía desde abril de 2018, son socios de MACF que brinda servicios legales.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía tenía un saldo por pagar del contrato con MACF de US$142 y US$146, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía incurrió en gastos de servicios legales bajo este contrato por un monto de US$808, US$196 y US$225, respectivamente.

g) Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. ("OMA")

OMA era parte relacionada, porque el Sr. Ricardo Maldonado Yáñez era miembro independiente del Consejo de Administración de OMA y es miembro independiente del Consejo de Administración de la Compañía, y Presidente del Comité de Practicas Societarias de la Compañía. Adicionalmente la Sra. Guadalupe Philips Margain, miembro independiente del Consejo de Administración de la administración de la Compañía, fue miembro del consejo administración. A la fecha de emisión de este informe, OMA ya no es una parte relacionada de la Compañía.

h) Chevez, Ruiz, Zamarripa y Cía, S.C. ("Chevez")

Chevez es una parte relacionada porque el señor José Luis Fernández Fernández es miembro independiente del Consejo de Administración, así como Presidente del Comité de Auditoría de la Compañía y socio no administrador de Chevez. Chevez nos presta el servicio de asesoría fiscal.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la cuenta por pagar con Chevez fue de US$874 y US$117, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 la Compañía reconoció gastos con Chevez por US$1,268, US$192 y US$1,175, respectivamente.

i) A&P International Services, S.A.P.I. de C.V. ("AISG")

Desde el 4 de julio de 2022, AISG ha sido considerada una parte relacionada debido a que Harry F. Krensky, Miembro del Consejo de Administración de la Compañía, es Presidente del Consejo de Administración de AISG. Adicionalmente, Harry F. Krensky es socio director de Discovery Americas, un fondo de capital privado que indirectamente mantiene y gestiona una posición de inversión en AISG.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la cuenta por pagar con AISG fue de US$393 y US$299, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía incurrió en gastos de mantenimiento de aeronaves y motores por US$3,770, US$2,986 y US$2,895 respectivamente.

j) Jetsmart Airlines SpA ("Jetsmart Chile")

Jetsmart Chile es una parte relacionada debido a que Brian H. Franke y Andrew Broderick, son miembros del Consejo de Administración de la Compañía, y son miembros del consejo de administración de Jetsmart Chile. El 15 de marzo de 2024 la compañía celebró un contrato para la prestación de servicios técnicos profesionales de pilotos con Jetsmart Chile.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía no tiene saldos pendientes con Jetsmart Chile.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía registro ingresos en servicios profesionales por US$336 y US$240, respectivamente.

k) Jetsmart Airlines S.A. ("Jetsmart Argentina")

Jetsmart Argentina es una parte relacionada debido a que Brian H. Franke es miembro del Consejo de Administración de la Compañía, y es miembro del Consejo de Administración de Jetsmart Argentina. El 11 de diciembre de 2024 la Compañía celebro un contrato de arrendamiento de un motor de aeronave con Jetsmart Argentina.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el saldo por pagar con Jetsmart Argentina fue de US$80 en ambos años.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía reconoció ingresos en arrendamiento de motores de aeronaves por US$1,121 y US$80, respectivamente.

l) CleanJoule, Inc. ("CleanJoule")

CleanJoule es una parte relacionada debido a que el Sr. Brian H. Franke, presidente de nuestro Consejo de Administración, es un directivo de Franke Family Joule, LLC. Desde el 23 de mayo de 2023, ha sido accionista de CleanJoule y tiene derecho a nombrar a un miembro de su Consejo de Administración. Además, el 23 de mayo de 2023, el Sr. Andrew Broderick, miembro del Consejo de Administración, fue designado por Franke Family Joule, LLC como miembro del Consejo de Administración de CleanJoule. CleanJoule es una empresa que produce combustible de aviación sostenible (SAF por sus siglas en inglés) rentable y de alto rendimiento a partir de desechos agrícolas y residuos orgánicos. Durante 2024 y 2023 la Compañía adquirió directamente acciones ordinarias de CleanJoule, reconociendo 320,000 acciones por un monto de US$4,000. (A partir del 23 de febrero de 2026 CleanJoule cambio de nombre a Cyclokinetics, Inc.)

m) Volantio, Inc. ("Volantio")

Volantio es considerada una parte relacionada debido a que el Sr. William Dean Donovan, miembro independiente de nuestro Consejo de Administración, también forma parte del Consejo de Administración de Volantio a partir del 13 de agosto de 2024. Volantio presta servicios de soporte al cliente.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la cuenta por pagar con Volantio ascendía a US$62 y US$80, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía reconoció gastos con Volantio por US$688 y US$420, respectivamente.

n) Directores y funcionarios

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el presidente y miembros independientes del Consejo de Administración de la Compañía recibieron una compensación neta de US$356 y US$414, respectivamente y el resto de los directores recibieron una compensación neta de US$163 y US$116, respectivamente.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2025 y 2024, el monto pagado al presidente y miembros independientes en especie a través de acciones de la Compañía fue de US$829 y US$788, respectivamente.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los ejecutivos que forman parte del grupo de alta dirección de la Compañía recibieron una compensación agregada de beneficios de corto plazo por un importe de US$17,217, US$15,157 y US$13,845, respectivamente; así como, beneficios de largo plazo por un monto de US$5,876, US$6,508 y US$5,689, respectivamente. Estos importes se reconocieron como parte del rubro de salarios y beneficios en el estado consolidado de resultados.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, el costo de las transacciones por pagos basados en acciones (Plan de incentivos a largo plazo de la Compañía) fue de US$6,413, US$6,309 y US$6,048, respectivamente. El beneficio de las transacciones liquidables en efectivo MIP II fue de US$141, US$1,131 y US$119, respectivamente (Nota 18).

La Compañía adoptó un nuevo plan de beneficios a corto plazo para cierto personal, mediante el cual se otorgan bonos en efectivo para cumplir con ciertas metas de rendimiento determinadas por la Compañía. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 la Compañía registró una provisión por un monto de US$9,835 y US$10,839, respectivamente. En relación con estos bonos en efectivo, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 la Compañía registró un gasto por un monto de US$7,189, US$12,250 y US$6,357, respectivamente, bajo el rubro de salarios y beneficios.

8. Otras cuentas por cobrar, neto

Un análisis de otras cuentas por cobrar, neto al 31 de diciembre de 2025 y 2024, se detalla a continuación:

	2025		2024	
Corrientes:				
Tarjetas de crédito	US$	40,272	US$	34,756
Beneficios del proveedor		34,582		22,640
Otras cuentas por cobrar		8,127		3,979
Tarjeta de crédito de lealtad		6,794		5,460
Otros puntos de venta		6,623		946
Clientes de cargo		5,473		4,453
Empleados		1,053		562
Servicios aeroportuarios		571		800
Agencias de viaje y comisiones por venta de seguros		63		599
Servicios de mercadotecnia		34		119
Recuperación de seguros en proceso		22		2,349
		103,614		76,663
Provisión para pérdidas crediticias esperadas		(555)		(628)
	US$	103,059	US$	76,035

Las cuentas por cobrar de la Compañía tienen los siguientes vencimientos:

Días	2025 Deteriorada	2025 No Deteriorada	Total 2025	2024 Deteriorada	2024 No Deteriorada	Total 2024
0–30	US$ 300	US$ 68,374	US$ 68,674	US$ 459	US$ 57,657	US$ 58,116
31–60	-	8,769	8,769	-	6,030	6,030
61–90	-	18,515	18,515	-	5,861	5,861
91–120	255	7,401	7,656	169	6,487	6,656
	US$ 555	US$ 103,059	US$ 103,614	US$ 628	US$ 76,035	US$ 76,663

Los movimientos de la provisión para pérdidas crediticias esperadas del 31 de diciembre de 2023 al 31 de diciembre de 2025 son como sigue:

Saldo al 31 de diciembre de 2023	US$	(877)
Cancelaciones		1,067
Incrementos en la estimación		(818)
Saldo al 31 de diciembre de 2024		(628)
Cancelaciones		**942**
Incrementos en la estimación		**(869)**
Saldo al 31 de diciembre de 2025	**US$**	**(555)**

Las provisiones para pérdidas crediticias esperadas se establecen de acuerdo con el enfoque que se revela en la Nota 1f) ii).

9. Inventarios

Un análisis de los inventarios al 31 de diciembre de 2025 y 2024 es el siguiente:

	2025	2024
Refacciones de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo	US$ 16,726	US$ 16,633

Los inventarios de la Compañía se utilizan principalmente durante la prestación de servicios de vuelo y para los eventos de mantenimiento realizados por la Compañía y son valuados al menor costo o a su valor de reposición. La Compañía reconoce las estimaciones necesarias para las disminuciones en el valor de sus inventarios por deterioro, obsolescencia, lento movimiento y otras causas que indiquen que el aprovechamiento o realización de las refacciones de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo que forman parte del inventario resultará inferior al valor registrado.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía no registro pérdida por deterioro en el valor del inventario.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los inventarios de consumo, registrados como parte de los gastos de mantenimiento, ascendieron a US$27,363, US$24,009 y US$20,928, respectivamente.

10. Pagos anticipados y otros activos circulantes

Los pagos anticipados y otros activos circulantes al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se analizan como sigue:

	2025	2024
Anticipos a proveedores	US$ 20,794	US$ 11,615
Otros pagos anticipados	15,211	9,109
Seguros pagados por anticipado	9,758	9,604
Comisión a agencias por venta de boletos (Nota 1c)	8,999	9,108
Créditos de vuelo	7,671	5,812
	US$ 62,433	US$ 45,248

11. Depósitos en garantía

El análisis de este rubro al 31 de diciembre de 2025 y 2024 es el siguiente:

	2025	2024
Activos circulantes:		
Depósito de cartas de crédito	US$ 250,824	US$ 216,534
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagado a los arrendadores (Nota 1j)	17,982	7,493
Depósitos para renta de equipo de vuelo	6,352	1,164
Otros depósitos en garantía	2,696	2,020
	277,854	227,211
Activo no circulante:		
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagado a arrendadores (Nota 1j)	296,797	375,263
Depósitos para renta de equipo de vuelo	39,786	46,232
Otros depósitos en garantía	4,329	4,698
	340,912	426,193
	US$ 618,766	US$ 653,404

12. Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto

	Inversión		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
Mejoras a equipos arrendados	US$ 595,816	US$ 728,201	US$ (414,190)	US$ (482,233)	US$ 181,626	US$ 245,968
Pagos anticipados para compra de aeronaves [1] y motores	316,425	484,590	-	-	316,425	484,590
Equipo de vuelo	539,141	408,830	(115,474)	(89,750)	423,667	319,080
Construcciones y mejoras en procesos	17,044	14,242	-	-	17,044	14,242
Construcciones y mejoras	11,150	9,154	(8,684)	(7,839)	2,466	1,315
Mobiliario y equipo de oficina	4,165	3,621	(2,494)	(2,428)	1,671	1,193
Maquinaria y equipo de taller	3,219	2,671	(1,075)	(822)	2,144	1,849
Equipo de transporte motorizado en plataforma	1,898	1,600	(960)	(681)	938	919
Equipo de cómputo	1,008	1,186	(830)	(1,130)	178	56
Equipo de comunicaciones	1,092	798	(362)	(489)	730	309
Equipo de fuerza eléctrica	1,006	781	(434)	(409)	572	372
Herramientas de taller	1,187	660	(711)	(559)	476	101
Carros de servicio a bordo	890	542	(543)	(466)	347	76
Total	US$ 1,494,041	US$ 1,656,876	US$ (545,757)	US$ (586,806)	US$ 948,284	US$ 1,070,070

	Equipo de vuelo	Construcciones y mejoras	Equipo de cómputo	Mobiliario y equipo de oficina	Equipo de fuerza eléctrica	Herramientas de taller	Equipo de transporte motorizado en plataforma	Equipo de comunicaciones	Maquinaria y equipo de taller	Carros de servicio a bordo	Provisión por obsolescencia	Pagos anticipados para compra de aeronaves	Construcciones y mejoras en proceso	Mejoras a equipos arrendados	Total
Saldo neto al 31 de diciembre de 2023	US$ 135,039	US$ 1,492	US$ 85	US$ 1,331	US$ 185	US$ 182	US$ 139	US$ 255	US$ 1,036	US$ 126	US$ -	US$ 389,380	US$ 27,135	US$ 248,225	US$ 804,610
Altas	207,075	-	2	7	251	-	985	-	964	-	-	235,287	11,183	129,354	585,108
Bajas y transferencias	(167)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(159,993)	(3,938)	-	(164,298)
Costos por préstamos capitalizados Neto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,916	-	-	19,916
Otros movimientos	-	351	8	130	-	-	1	100	49	-	-	-	(20,138)	19,498	-
Depreciacion	(22,667)	(529)	(39)	(275)	(64)	(81)	(206)	(146)	(260)	(50)	-	-	-	(151,369)	(175,266)
Al 31 de diciembre de 2024	319,080	1,315	56	1,193	372	101	919	309	1,849	76	-	484,590	14,242	245,968	1,070,070
Costo	408,830	9,154	1,186	3,621	781	660	1,600	798	2,671	542	-	484,590	14,242	728,201	1,656,876
Depreciacion acumulada	(89,750)	(7,839)	(1,130)	(2,428)	(409)	(559)	(681)	(489)	(822)	(466)	-	-	-	(482,233)	(586,806)
Saldo neto al 31 de diciembre de 2024	319,080	1,315	56	1,193	372	101	919	309	1,849	76	-	484,590	14,242	245,968	1,070,070
Altas	144,875	-	77	91	72	435	-	117	269	-	-	40,099	14,366	99,860	291,261
Bajas y transferencias	(4,188)	-	(5)	(18)	(4)	-	-	(7)	(3)	-	-	(195,982)	(4,352)	-	(204,563)
Costos por préstamos capitalizados, neto[1]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(12,282)	-	-	(12,282)
Otros movimientos	-	1,995	92	698	269	95	346	388	307	348	-	-	(7,212)	2,734	-
Depreciación	(36,300)	(834)	(42)	(418)	(73)	(155)	(327)	(77)	(278)	(71)	-	-	-	(155,946)	(196,202)
Al 31 de diciembre de 2025	423,667	2,466	178	1,671	572	476	938	730	2,144	347	-	316,425	17,044	181,626	948,284
Costo	539,141	11,150	1,008	4,165	1,006	1,187	1,898	1,092	3,219	890	-	316,425	17,044	595,816	1,494,041
Depreciación acumulada	(115,474)	(8,684)	(830)	(2,494)	(434)	(711)	(960)	(362)	(1,075)	(543)	-	-	-	(414,190)	(545,757)
Saldo neto al 31 de diciembre de 2025	US$ 423,667	US$ 2,466	US$ 178	US$ 1,671	US$ 572	US$ 476	US$ 938	US$ 730	US$ 2,144	US$ 347	-	US$ 316,425	US$ 17,044	US$ 181,626	US$ 948,284

[1] Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, estos montos incluyen costo por préstamos capitalizados por US$22,287 y US$35,107, respectivamente. El monto de este rubro es neto de bajas de costos por préstamos capitalizados relacionados a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso por US$34,569 y US$15,191, respectivamente.

a) Durante 2025 y 2024, la Compañía adquirió siete motores (V2500) y 16 motores (11 NEO y cinco V2500), respectivamente, (bajo los términos del contrato de compra con Pratt & Whitney). Estas adquisiciones se contabilizaron al costo por un total de US$50,158 y US$163,463, respectivamente. La Compañía identificó los componentes principales como partes separadas a su respectivo costo. Estos componentes principales se clasifican como parte del motor, se presentan como parte de equipo de vuelo y se deprecian durante su vida útil.

b) Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía capitalizó costos por préstamos por un monto de US$22,287 y US$35,107, respectivamente (Nota 23). La Compañía capitalizó costos por préstamos reales de los préstamos directamente atribuibles a la construcción de aeronaves. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, la tasa ponderada utilizada para determinar el monto capitalizado de los costos por préstamos fue de 7.73% y 7.59%, respectivamente.

c) El gasto por depreciación por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, fue de US$196,202, US$175,266 y US$127,401, respectivamente. Los gastos por depreciación del año son reconocidos como componentes de los gastos operativos en los estados consolidados de resultados.

d) En octubre de 2005 y diciembre de 2006, la Compañía celebró contratos con Airbus y con International Aero Engines AG ("IAE") para la compra de aeronaves y motores, respectivamente. Con base en dichos contratos y previo a la entrega de cada aeronave y motor, la Compañía acordó realizar anticipos que fueron calculados con base en el precio de referencia de cada aeronave y motor, utilizando una fórmula establecida para este fin en el contrato.

En 2011, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 44 aeronaves de la familia A320 para ser entregados entre 2015 y 2020. La orden incluye 14 aeronaves A320 Current Engine Option, ("CEO", por sus siglas en inglés) y 30 aeronaves A320NEO. Adicionalmente, durante diciembre de 2017, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 80 aeronaves de la familia A320 que se entregarán entre 2022 y 2026. El pedido incluye 46 A320NEO y 34 A321NEO. En virtud de dicho acuerdo, y antes de la entrega de cada aeronave, la Compañía acordó hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo.

En noviembre de 2018, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para reprogramar la entrega de 26 aeronaves entre 2019 y 2022. Además, en esta modificación, la Compañía utilizó sus derechos en el acuerdo de compra de Airbus para convertir seis A320NEO en A321NEO. En julio de 2020, se modificó el acuerdo con Airbus para reprogramar las entregas de 80 aeronaves entre 2023 y 2028. En octubre de 2020, modificamos el acuerdo con Airbus para reprogramar las 18 entregas de flota restantes entre 2020 y 2022.

En 2021, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 39 aeronaves de la familia A320 para ser entregados entre 2023 y 2029, la orden incluye solamente aeronaves A321NEO. En virtud de dicho acuerdo, y antes de la entrega de cada aeronave, la Compañía acordó hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo. Además, en esta modificación, la Compañía utilizó sus derechos en el acuerdo de compra de Airbus para convertir 20 A320NEO en A321NEO.

En 2022, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 25 aeronaves de la familia A320 para ser entregados en 2030, la orden incluye solamente aeronaves A321NEO. En virtud de dicho acuerdo, y antes de la entrega de cada aeronave, la Compañía acordó hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo.

El 16 de agosto de 2013, la Compañía entró en ciertos acuerdos con IAE e International Aero Engines, LLC ("IAE LLC") ("P&W"), los cuales incluían la compra de motores para 14 A320CEO y 30 A320NEO respectivamente, para ser entregados entre 2014 y 2022. Este acuerdo también incluye la compra de un motor de repuesto para la flota de A320CEO (que se recibió durante el cuarto trimestre de 2016) y seis motores de repuesto para la flota de A320NEO recibidos entre 2017 y 2022. En noviembre de 2015, la Compañía modificó el acuerdo con el proveedor de motores para prestar los principales servicios de mantenimiento de los motores de 16 aeronaves (10 A320NEO y seis A321NEO). Este acuerdo también incluye la compra de tres motores de repuesto, dos de ellos para la flota de A320NEO y uno para la flota de A321NEO. En abril de 2021, la Compañía modificó el acuerdo con el proveedor de motores para prestar los principales servicios de mantenimiento de los motores de dos aeronaves A320NEO.

El 12 de mayo de 2020, la Compañía entró en ciertos acuerdos con IAE LLC, los cuales incluían la compra de 46 motores A320NEO y 34 A321NEO respectivamente, para ser entregados entre 2022 y 2028. Este acuerdo también incluye la compra de 11 motores de repuesto para la flota de A320NEO que se recibirán entre 2022 y 2029.

En octubre 2021, la Compañía modificó el acuerdo con el proveedor de motores para prestar los principales servicios de mantenimiento de los motores de 13 aeronaves A320NEO. Este acuerdo también incluye la compra de un motor de repuesto para la flota de A320NEO. La Compañía ha modificado y reexpresado el acuerdo con IAE LLC para proporcionarle servicios de mantenimiento mayor a los motores de 79 aeronaves (cinco A320NEO y 74 A321NEO), así como la compra de 21 motores de repuesto para la flota de A320NEO, que serán entregados entre 2024 y 2030.

Como parte del acuerdo con P&W, la Compañía recibió notas de crédito en diciembre de 2017 por US$3.1 millones, los cuales se amortizan linealmente de forma prospectiva durante el plazo del contrato. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía amortizó un beneficio correspondiente a estas notas de crédito por US$216, US$216 y US$216, respectivamente, el cual se reconoció como una compensación a los gastos de mantenimiento en los estados consolidados de resultados.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, los montos pagados como anticipos para la compra de aeronaves fueron de US$40,099 y US$235,287, respectivamente.

El actual acuerdo de compra con Airbus requiere que la Compañía acepte la entrega de 118 aeronaves de la familia Airbus A320 durante un período de seis años (de enero de 2026 a diciembre de 2031). El 26 de noviembre de 2024 se firmó un acuerdo con Airbus en el cual se recalendarizaron las entregas de todas las aeronaves pendientes de entrega a la firma de dicho acuerdo. Al 31 de diciembre de 2025, el acuerdo prevé la incorporación de 118 aeronaves a su flota de la siguiente manera: 12 en 2026, siete en 2027, 19 en 2028, 22 en 2029, 30 en 2030 y 28 que se entregarán durante 2031. Los compromisos con respecto a las adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo se incluyen en la Nota 25.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 la Compañía entró en transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves, obteniendo ganancias de US$29,296, US$32,175 y US$8,275, respectivamente. Estas ganancias fueron reconocidas en el rubro de otros ingresos operativos en el estado consolidado de resultados. Estas ganancias representaron únicamente el monto que se relaciona con los derechos transferidos al comprador-arrendador (Nota 22).

e) Durante diciembre de 2017, la Compañía celebró una actualización a su contrato de soporte con Lufthansa por 66 meses, con fecha efectiva de 1 de julio de 2018. Este acuerdo incluye términos y condiciones similares a las del contrato original.

Como parte del acuerdo, la Compañía recibió notas de crédito por un monto de US$5 millones en 2022 y US$1.5 millones en 2017, que se amortizan mediante el método de línea recta sobre una base prospectiva durante la vigencia del contrato. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía amortizó el beneficio correspondiente a estas notas de crédito por US$519, US$519 y US$519, respectivamente, el cual es reconocido como una compensación por gastos de mantenimiento en el estado consolidado de resultados.

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía no reconoció una pérdida por deterioro.

13. Activos intangibles, neto

La integración de la cuenta y los movimientos de activos intangibles son como siguen:

	Años de vida útil	Inversión		Amortización acumulada al 31 de diciembre de		Valor neto en libros	
		2025	2024	**2025**	2024	**2025**	2024
Software	**1 – 4**	**US$ 100,134**	US$ 75,810	**US$ (61,864)**	US$ (49,853)	**US$ 38,270**	US$ 25,957

Saldos al 1 de enero de 2024	US$	16,219
Adiciones		17,598
Amortización		(7,849)
Diferencias por tipo de cambio		(11)
Saldos al 31 de diciembre de 2024		25,957
Adiciones		**24,283**
Amortización		**(11,974)**
Diferencias por tipo de cambio		**4**
Saldos al 31 de diciembre de 2025	**US$**	**38,270**

El gasto por amortización de software por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 fue de US$11,974, US$7,849 y US$6,895, respectivamente. Estos montos fueron reconocidos en los rubros de depreciación y amortización de los estados consolidados de resultados.

14. Arrendamientos

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, los arrendamientos más significativos son los siguientes:

Las aeronaves y los motores representan los contratos de arrendamiento más significativos de la Compañía. Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía tenía 151 aeronaves arrendadas (141 al 31 de diciembre de 2024) y 14 motores de repuesto bajo arrendamientos (18 al 31 de diciembre de 2024) con un vencimiento máximo en 2037. Los contratos están generalmente garantizados por depósitos en garantía en efectivo o cartas de crédito.

Composición de la flota y motores de repuesto bajo arrendamientos [1]:

Aeronave	Modelo	**Al 31 de diciembre de 2025**	Al 31 de diciembre de 2024
A319	132	**-**	1
A320	233	**36**	40
A320	232	**3**	4
A320NEO	271N	**64**	53
A321	231	**10**	10
A321NEO	271N	**38**	33
		151	141

Tipo de Motor	Modelo	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
V2500	V2527M-A5	1	2
V2500	V2527E-A5	1	2
V2500	V2527-A5	2	4
PW1100	PW1127G-JM	5	9
PW1100	PW1133G-JM	5	1
		14	18

(1) Ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves y motores de la Compañía incluyen una opción para extender el plazo del arrendamiento. La administración de la Compañía evalúa las extensiones con base en las condiciones del mercado en el momento de la renovación.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023, P&W anunció inspecciones preventivas aceleradas para los motores GTF. Consecuentemente, los motores GTF de la Compañía están siendo revisados para asegurar el cumplimiento de estos requerimientos.

Como resultado de estas inspecciones preventivas aceleradas y de acuerdo con la estrategia de negocio, la Compañía extendió ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves y motores e incorporó nuevas aeronaves y motores a su flota. Todos los efectos contables de estas extensiones de arrendamiento de aeronaves y motores y nuevas incorporaciones han sido evaluados y presentados en los estados financieros de la Compañía. Adicionalmente, la compensación recibida del fabricante ha sido incluida en el estado consolidado de resultados de la Compañía por los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2025 la Compañía incorporó 16 aeronaves arrendadas a su flota (ocho A320NEO y cinco A321NEO adquiridas mediante una transacción de venta y arrendamiento en vía de regreso bajo el contrato existente de compra de Airbus), así como tres A320NEO usados. Todas las aeronaves usadas no estuvieron sujetas a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Adicionalmente, la Compañía también extendió el plazo de arrendamiento de cinco aeronaves A320CEO y una aeronave A321CEO por un plazo adicional de hasta cuatro años.

Todos los efectos contables de estas extensiones y nuevas incorporaciones de arrendamiento de aeronaves, motores y otros han sido evaluados y presentados en los estados financieros de la Compañía. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía registró un incremento neto de US$537,291 y US$570,185, respectivamente, como parte de los activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento, como resultado de las extensiones de arrendamiento de aeronaves y motores y nuevas incorporaciones.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2024 la Compañía incorporó 14 aeronaves arrendadas a su flota (dos A320NEO y ocho A321NEO adquiridas mediante transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso bajo el contrato existente de compra con Airbus), así como, cuatro A320CEO usados. Todas las aeronaves usadas no estuvieron sujetas a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Adicionalmente la Compañía extendió el plazo de arrendamiento para nueve A320CEO por un plazo adicional de hasta seis años y para una aeronave A319CEO por un plazo adicional de 1.5 años.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2024, la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de dos motores de repuesto por un plazo adicional de hasta tres años.

A continuación, se detalla el valor en libros de los activos por derecho de uso reconocidos y los movimientos durante el período:

	Arrendamiento de aeronaves	Arrendamientos de motores	Arrendamientos de terrenos y edificios	Total
Saldos al 31 de diciembre de 2023	US$ 2,272,163	US$ 29,488	US$ 36,741	US$ 2,338,392
Adiciones	460,120	-	23,387	483,507
Extensiones	81,317	5,361	-	86,678
Modificaciones	(480)	27,175	1,190	27,885
Bajas	(31,130)	(25,782)	-	(56,912)
Conversión de moneda extranjera	-	-	(35)	(35)
Depreciación en activos por derecho de uso	(384,235)	(12,012)	(13,688)	(409,935)
Saldos al 31 de diciembre de 2024	2,397,755	24,230	47,595	2,469,580
Adiciones	**487,583**	**-**	**5,625**	**493,208**
Extensiones	**44,083**	**-**	**-**	**44,083**
Modificaciones	**29,462**	**-**	**(223)**	**29,239**
Bajas	**(47,321)**	**(8,991)**	**(154)**	**(56,466)**
Conversión de moneda extranjera	**-**	**-**	**51**	**51**
Depreciación en activos por derecho de uso	**(425,015)**	**(8,110)**	**(15,445)**	**(448,570)**
Saldos al 31 de diciembre de 2025	**US$ 2,486,547**	**US$ 7,129**	**US$ 37,449**	**US$ 2,531,125**

A continuación, se detallan el valor en libros de los pasivos por arrendamiento y los movimientos durante el período:

	2025	2024
Saldos al 1 de enero de	**US$ 3,061,536**	US$ 2,891,442
Adiciones	**463,516**	470,859
Modificaciones	**73,322**	114,551
Bajas	**(63,857)**	(59,780)
Costo de intereses	**247,828**	231,661
Efecto cambiario	**2,055**	(3,802)
Pagos	**(631,019)**	(583,395)
Saldos al 31 de diciembre de	**US$ 3,153,381**	US$ 3,061,536
Corto plazo	**US$ 409,125**	US$ 391,158
Largo plazo	**US$ 2,744,256**	US$ 2,670,378

La Compañía tuvo salidas de efectivo totales por arrendamientos por US$631,019 en 2025, US$583,395 en 2024 y US$529,074 en 2023.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía reconoció gastos relacionados con arrendamientos a corto plazo y arrendamiento de bajo valor por un monto de US$10,451, US$4,865 y US$7,925, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 los importes reconocidos en resultados fueron los siguientes:

	Por los años terminados al 31 de diciembre de		
	2025	2024	2023
Depreciación de activos por derecho de uso	US$ (448,570)	US$ (409,935)	US$ (362,015)
Costos financieros de pasivos de arrendamientos y obligaciones por devolución de motores (Nota 23)	(266,008)	(250,530)	(191,967)
Gastos de arrendamiento variables de aeronaves y motores	(196,082)	(135,155)	(103,845)
Arrendamientos a corto plazo y arrendamientos de activos de bajo valor	(10,451)	(4,865)	(7,925)
Monto total reconocido en resultados	US$ (921,111)	US$ (800,485)	US$ (665,752)

i) Obligaciones de devolución

Los contratos de arrendamiento de aeronaves de la Compañía también requieren que las aeronaves y los motores sean devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, los cuales en ningún caso están relacionados con el mantenimiento mayor programado, se estiman y reconocen proporcionalmente como una provisión desde el momento en que es probable que tales costos se incurran y puedan estimarse de manera confiable. Estos costos de devolución se reconocen como un componente de gastos de renta variable y la provisión se remide e incluye como parte de otros pasivos durante el plazo restante del arrendamiento.

La Compañía estima provisiones para el fuselaje, revisiones de motores, y las partes de vida limitada utilizando ciertas suposiciones que incluyen el uso proyectado del fuselaje y los costos esperados de mantenimiento a realizar. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía reconoció un gasto relacionado con esta provisión de renta suplementaria de US$113,447, US$86,282 y US$80,894, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía registró gastos de arrendamiento variables de aeronaves y motores de US$196,082, US$135,155 y US$103,845, respectivamente.

ii) Extensiones de contratos de arrendamiento de aeronaves y motores

Ciertos contratos de arrendamiento contienen opciones de extensión, los cuales la Compañía ejerce una vez que termina el período del contrato de arrendamiento en función de las condiciones del mercado en ese momento. Los pasivos por arrendamiento correspondientes a arrendamientos en los que se decidió prorrogar se vuelven a medir por el período negociado entre la Compañía y el arrendador.

Durante 2025 y 2024, debido a la extensión de los contratos de arrendamiento de aeronaves, motores y edificios, la Compañía remidió los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamiento, resultando en incrementos netos de US$44,083 y $86,678, respectivamente.

15. Pasivos acumulados

a) El detalle de pasivos acumulados a corto plazo al 31 de diciembre de 2025 y 2024 es el siguiente:

	2025	2024
Gastos de combustible y servicios de tráfico	US$ 92,965	US$ 81,235
Gastos de mantenimiento y refacciones de equipo de vuelo	44,257	40,131
Gastos de venta, publicidad y distribución	29,770	19,019
Ingresos diferidos por membresías "V Club"	27,802	20,850
Salarios y beneficios	27,670	24,295
Provisión de gastos administrativos	26,913	30,718
Pasivo acumulado corsia	8,486	1,029
Gastos informativos y de comunicación	5,207	3,598
Otros	2,475	144
Depósitos de mantenimiento	1,781	1,612
Acuerdo de servicios de proveedores	1,432	761
Beneficios de proveedores	431	-
	US$ 269,189	US$ 223,392

b) El pasivo acumulado a largo plazo al 31 de diciembre de 2025 y 2024 es el siguiente:

	2025	2024
Acuerdo de servicios de proveedores	US$ 5,960	US$ 7,390
Otros	663	459
	US$ 6,623	US$ 7,849

16. Otros pasivos

	Saldos al 1 de enero de 2025	Incremento del año	Pagos	Saldos al 31 de diciembre de 2025
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 1q y 2i)	US$ 377,377	US$ 199,974	US$ (199,075)	US$ 378,276
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 17)	18,755	905	(18,778)	882
Pasivo por programa de viajero frecuente [1]	-	1,681	(21)	1,660
	US$ 396,132	US$ 202,560	US$ (217,874)	US$ 380,818

Corto plazo	US$ 143,187
Largo plazo	US$ 237,631

(1) El 16 de julio de 2025, la Compañía lanzó oficialmente su nuevo programa de lealtad denominado "altitude"

	Saldos al 1 de enero de 2024	Incremento del año	Pagos	Saldos al 31 de diciembre de 2024
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 1q y 2i)	US$ 287,208	US$ 154,463	US$ (64,294)	US$ 377,377
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 17)	1,500	18,623	(1,368)	18,755
	US$ 288,708	US$ 173,086	US$ (65,662)	US$ 396,132

Corto plazo	US$ 62,800
Largo plazo	US$ 333,332

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, se registraron cancelaciones relacionadas con estos pasivos por un monto de US$1,035 y US$40,890, respectivamente.

17. Beneficios a los empleados

El costo neto del periodo reconocido en los estados consolidados de resultados, junto con los pasivos laborales por concepto de primas de antigüedad al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, se muestran a continuación:

	2025	2024	2023
Análisis del costo neto del periodo:			
Costo laboral del servicio actual	US$ (940)	US$ 222	US$ 2,187
Costo financiero de las obligaciones por beneficios	1,213	983	1,109
Costo neto del periodo	US$ 273	US$ 1,205	US$ 3,296

Los cambios en el valor de las obligaciones por beneficios definidos se detallan a continuación:

	2025	2024
Obligación por beneficios definidos al 1 de enero	US$ 12,790	US$ 14,644
Costo neto del periodo con cargo a la utilidad o pérdida:		
Costo laboral del servicio actual	(940)	222
Costo financiero de las obligaciones por beneficios	1,213	983
Remediciones de pérdidas en otros resultados integrales:		
Cambios actuariales resultantes de modificaciones a los supuestos financieros	1,272	130
Pagos realizados	(494)	(879)
Efectos de conversión	1,541	(2,310)
Obligación por beneficios definidos al 31 de diciembre	US$ 15,382	US$ 12,790

A continuación, se presentan las principales hipótesis económicas utilizadas en el cálculo del valor presente actuarial de la obligación:

	2025	2024
Financieros:		
Tasa de descuento anual	9.70%	10.69%
Tasa esperada de incrementos salariales	5.60%	5.60%
Incremento anual en el salario mínimo	3.75% (1) (2)	3.75% (1)(2)
Biométricos:		
Mortalidad (3)	EMSSA 09, CEPAL 2010 EL SALVADOR - COSTA RICA IMSS-97	EMSSA 09, CEPAL 2010 EL SALVADOR - COSTA RICA IMSS-97
Discapacidad (4)		

(1) 3.75% aplica a Zona General y Zona Fronteriza en Mexico.
(2) Zona fronteriza, esta conformada por los estados que limitan con Estados Unidos de America y la zona general esta conformada por el resto de los Estados del pais.
(3) Experiencia Mexicana de seguridad social (EMSSA), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
(4) Experiencia Mexicana del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS).

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 los pasivos relacionados con la participación de los trabajadores en las utilidades incluido como parte de otros pasivos a corto plazo, son los siguientes:

	2025	2024
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 16)	US$ 882	US$ 18,755

Análisis de Sensibilidad

Una posible variación razonable a la fecha del informe, en uno de los supuestos actuariales más significativos, y asumiendo que el resto de las variables hubieran permanecido constantes, habrían afectado las obligaciones por beneficios definidos al 31 de diciembre de 2025 en las cantidades que se muestran a continuación:

			Valor presente de la obligación por beneficios definidos (Miles de dólares estadounidenses)	
Supuestos			Incremento	Disminución
Tasa de descuento:	50 puntos base	US$	(819) US$	900
Tasa de incremento en salario mínimo:	50 puntos base	US$	313 US$	(335)
Tasa de incremento en sueldos:	50 puntos base	US$	609 US$	(566)

18. Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía

Plan de retención a largo plazo

El 6 de noviembre de 2014, los accionistas de la Compañía y los accionistas de la subsidiaria Servicios Corporativos, aprobaron una enmienda al plan actual de retención para ejecutivos de la Compañía para el beneficio de ciertos ejecutivos claves basados en las recomendaciones del Consejo de Administración de la Compañía de fecha 24 julio y 29 agosto de 2014. Para dichos propósitos el 10 de noviembre de 2014, un fideicomiso irrevocable de administración fue creado para Servicios Corporativos y sus ejecutivos clave. El nuevo plan fue estructurado como un plan de compra de acciones (liquidable en capital) y un plan DASA (liquidable en efectivo).

El 18 de octubre de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía aprobó el nuevo plan de retención a largo plazo para ciertos ejecutivos de la Compañía, a través del cual los beneficiarios del plan pueden recibir acciones de la Compañía una vez que se cumplan las condiciones del servicio. Este plan no incluye compensaciones de efectivo otorgadas a través de derecho sobre las acciones de la Compañía. El plan de retención otorgado en periodos anteriores bajo plan de incentivos a largo plazo continuará en plena vigencia hasta que cumplan sus respectivas fechas de vencimiento y la compensación en efectivo derivada de estas podrán ser liquidadas de acuerdo con las condiciones establecidas de cada plan.

a) Plan de incentivos a largo plazo

- Plan de compra de acciones (liquidable en capital)

Con base en el plan de compra de acciones (liquidable en capital), en noviembre de 2014 a ciertos ejecutivos clave de la Compañía les fue otorgado un bono especial por un monto de Ps.10,831 (US$797 con base al tipo de cambio de Ps.13.58 por US$1 al 11 de noviembre de 2014) para ser utilizado en la compra de acciones de la Compañía. El plan consistió en:

(i) Servicios Corporativos, Controladora y Concesionaria otorgaron un bono a cada ejecutivo clave;

(ii) El bono por un monto de Ps.7,059 (US$520 con base al tipo de cambio de Ps.13.58 por US$1 al 11 de noviembre de 2014), neto de impuestos, fue transferido el 11 de noviembre de 2014, de acuerdo con las instrucciones de cada ejecutivo, al fideicomiso administrativo para la adquisición de acciones Serie A de la Compañía a través de un intermediario autorizado por la Bolsa Mexicana de Valores ("BMV") basado en las instrucciones del Comité Técnico de dicho Fideicomiso;

(iii) Sujeto a términos y condiciones específicos establecidos por el fideicomiso administrativo, las acciones adquiridas fueron depositadas en el Fideicomiso para su administración hasta la fecha en que no existan condiciones de irrevocabilidad para cada uno de los ejecutivos, que es la fecha en la que dichos ejecutivos pueden disponer totalmente de las acciones.

(iv) El plan de compra de acciones establece que si los términos y condiciones no se cumplen en el período que termina en la fecha en la que no existan condiciones de irrevocabilidad, entonces las acciones serán vendidas a la BMV, y Servicios Corporativos, Controladora y Concesionaria podrán recibir los recursos de la venta de las acciones.

(v) El balance contable de cada uno de los ejecutivos será monitoreado por el fideicomiso administrativo. Los objetivos del Fideicomiso administrativo son, adquirir acciones Serie A, a nombre de los ejecutivos y administrar dichas acciones con base en las instrucciones del Comité Técnico.

Debido a que el fideicomiso administrativo es controlado y por lo tanto consolidado por Controladora, las acciones adquiridas en el mercado y mantenidas por el fideicomiso administrativo son presentadas para propósitos contables como acciones en tesorería en el estado consolidado de cambios en el patrimonio.

En noviembre de 2025, 2024 y 2023, las extensiones al plan de incentivos a largo plazo fueron aprobadas por los accionistas y el consejo de administración de la Compañía. El costo total de las extensiones aprobado fue de US$5,903 (US$3,838 neto de retención de impuestos), US$5,821 (US$3,784 neto de retención de impuestos) y US$5,708 (US$3,711 neto de retención de impuestos), respectivamente. Bajo los términos de este plan a ciertos empleados clave de la Compañía se les otorgó una bonificación especial, la cual fue transferida al fideicomiso administrativo para la compra de acciones Serie A de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el número de acciones del Fideicomiso Administrativo asociadas a los planes de pago por compra de acciones de la Compañía es el siguiente:

	Número de acciones Serie A
Saldo al 31 de diciembre del 2023	9,163,300 (1)
Compradas durante el año	5,209,713
Ejercidas/otorgadas durante el año	(3,880,683)
Anuladas durante el año	-
Saldo al 31 de diciembre del 2024	10,492,330 (1)
Compradas durante el año	**5,668,461**
Ejercidas/otorgadas durante el año	**(4,925,667)**
Anuladas durante el año	**(295,821)**
Saldo al 31 de diciembre del 2025	10,939,303 (1)

Estas acciones son presentadas como acciones en tesorería en los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023.

El periodo en el que se cumplirán las condiciones de irrevocabilidad de las acciones otorgadas bajo el plan de compra de acciones de la Compañía es el siguiente:

Número de acciones serie A	Periodo de concesión
5,471,195	Noviembre 2026
3,578,617	Noviembre 2027
1,889,491	Noviembre 2028
10,939,303	

De conformidad con la NIIF 2, este plan de compra de acciones ha sido clasificado como un plan liquidable en instrumentos de patrimonio. Esta valuación es el resultado de multiplicar el número total de acciones Serie A depositadas en el fideicomiso administrativo y el precio por acción, más el efectivo depositado en el fideicomiso administrativo.

Para los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, el costo de compensación registrado en los estados consolidados de resultados fue de US$6,413, US$6,309 y US$6,048, respectivamente.

Durante 2025, algunos empleados clave dejaron la Compañía; por lo tanto, las condiciones para la irrevocabilidad de las acciones a ser otorgadas no fueron cumplidas. De acuerdo con el plan, Servicios Corporativos está autorizada para recibir los fondos de la venta de dichas acciones, el número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2025, fueron 295,821.

Durante 2024 no se anularon acciones. Durante 2023, algunos empleados clave dejaron la Compañía; por lo tanto, las condiciones para la irrevocabilidad de las acciones a ser otorgadas no fueron cumplidas. De acuerdo con el plan, Servicios Corporativos está autorizada para recibir los fondos de la venta de dichas acciones, el número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2023, fueron 330,453.

b) MIP

- MIP II

El 19 de febrero de 2016, el Consejo de Administración de la Sociedad autorizó una extensión del MIP para determinados empleados clave. Dicha extensión se modificó el 6 de noviembre de 2016. Bajo el MIP II se otorgó 13,536,960 DASA sobre las acciones Serie A de la Compañía, que se liquidarán anualmente en efectivo en un periodo de cinco años de acuerdo con la condición de servicio establecida. En adición, se aprobó una extensión de cinco años al periodo en que los empleados pueden ejercer el MIP II una vez que se hayan adquirido los DASA.

El 15 de julio de 2025 se aprobó una extensión de MIP II por 5 años hasta el 18 de febrero 2031.

El valor razonable de los DASA se mide en cada fecha de reporte utilizando el modelo de precios de opciones de Black-Scholes, tomando en consideración los términos y condiciones en los que se concedieron a los empleados. El monto de pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de cada acción entre la fecha de otorgamiento y la fecha de ejercicio.

El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA al 31 de diciembre de 2025 y 2024 fue de US$6, y US$146, respectivamente. El costo de esta compensación se reconoce en el estado consolidado de resultados en el rubro de salarios y beneficios durante el periodo de servicio.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía reconoció un beneficio por US$141, US$1,131 y US$119, en el estado consolidado de resultados. Durante los años terminados en 2025, 2024 y 2023 no fue ejercido ningún DASA.

El resumen relacionado al gasto por los planes de retención reconocido durante los años 2025, 2024 y 2023 por la Compañía se muestra a en la siguiente tabla:

	2025		2024		2023	
Beneficio derivado de transacciones por pagos basados en acciones liquidable en efectivo	US$	(141)	US$	(1,131)	US$	(119)
Gasto derivado de transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones)		6,413		6,309		6,048
Gasto total derivado de pagos basados en acciones	US$	6,272	US$	5,178	US$	5,929

c) Plan de incentivos para miembros del Consejo de Administración (*Board of Directors Incentive Plan "BoDIP"*)

Ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual ha sido registrado bajo los lineamientos de la NIIF 2 "Pagos basados en acciones".

En abril de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó un Plan de Incentivos para el Consejo de Administración ("BoDIP"), en beneficio de ciertos miembros del consejo. El BoDIP otorga opciones para adquirir acciones de la Compañía o CPOs durante un periodo de cinco años, con el precio de ejercicio determinado en la fecha de otorgamiento. Bajo este plan, no se requieren condiciones de servicio ni de desempeño para que los miembros del consejo ejerzan la opción de adquirir acciones; por lo tanto, tienen el derecho de solicitar la entrega de dichas acciones en el momento en que realicen el pago correspondiente. Durante los años terminados en 2025 y 2023, ciertos miembros del Consejo ejercieron sus opciones de compra. Durante el año terminado en 2024 los miembros del Consejo no ejercieron estas opciones de compra. De acuerdo con los términos del plan, Controladora está autorizada a recibir los fondos de la venta de dichas acciones. El número de acciones anuladas durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 fueron de 1,898,603, 807,255 y 586,263, respectivamente.

Para tales propósitos, el 29 de agosto de 2018, el Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB/3081 fue estructurado por Controladora Vuela Compañía de Aviación S.A.B. de C.V. como fideicomitente y CIBanco, S.A., Institución de Banco Múltiple (ahora, Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva) como fiduciario. El número de acciones mantenidas al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, disponibles para ser ejercidas es de 1,138,384, 3,388,251 y 4,781,769, respectivamente, y están incluidas como acciones de tesorería.

En abril de 2023, la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas de la Compañía modificó los términos del BoDIP. A partir de 2023 ciertos miembros del Consejo de Administración reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual es administrado por el Fideicomiso LTIP. Estos beneficios son entregados a los beneficiarios una vez que se cumplen las condiciones establecidas. El número de acciones mantenidas al 31 de diciembre de 2025 y 2024 disponibles para ser ejercidas es de 1,030,094 acciones y 588,205 acciones, respectivamente y están incluidas como acciones de tesorería. El costo total aprobado en 2025 y 2024 fue de US$585 (US$416 neto de retención de impuestos) y US$651 (US$460 neto de retención de impuestos), respectivamente.

19. Patrimonio

Al 31 de diciembre de 2025, el número total de acciones autorizadas de la Compañía fue de 1,165,976,677; representadas por acciones nominativas comunes, emitidas y sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, compuestas de la siguiente manera:

	Acciones		
	Fijas Clase I	Variable Clase II	Total de Acciones
Acciones Serie A [1]	24,180	1,165,952,497	1,165,976,677
Acciones Serie B [1]	-	-	-
	24,180	1,165,952,497	1,165,976,677
Acciones en tesorería (Nota 18)	-	(17,423,777)	(17,423,777) [1]
	24,180	1,148,528,720	1,148,552,900

[1] Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2025 el total de 3,292,121 de acciones anuladas han sido incluidas como parte de acciones en tesorería.

Al 31 de diciembre de 2024, el número total de acciones autorizadas de la Compañía fue de 1,165,976,677; representadas por acciones nominativas comunes, emitidas y sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, compuestas de la siguiente manera:

	Acciones		
	Fijas Clase I	Variable Clase II	Total de Acciones
Acciones Serie A [1]	24,180	1,165,952,497	1,165,976,677
Acciones Serie B [1]	-	-	-
	24,180	1,165,952,497	1,165,976,677
Acciones en tesorería (Nota 18)	-	(16,295,299)	(16,295,299) [1]
	24,180	1,149,657,198	1,149,681,378

[1] Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024 el total de 1,393,518 de acciones anuladas han sido incluidas como parte de acciones en tesorería.

El 22 de noviembre de 2023, los accionistas de la totalidad de las 57,513,873 acciones serie "B" en circulación de la Compañía concluyeron la conversión de todas las acciones serie "B" en 57,513,873 acciones serie "A" representadas por Certificados de Participación Ordinarios o CPOs, en la forma de las correspondientes "American Depositary Shares o ADSs".

Todas las acciones representativas del capital social de la Compañía, o bien acciones de la Serie A o acciones Serie B, otorgan a los titulares los mismos derechos económicos y no hay preferencias y/o restricciones de cualquier clase de acciones en la distribución de dividendos y reembolso del capital. Los titulares de las acciones ordinarias Serie A y Serie B de la Compañía tienen derechos a dividendos solo si estos son declarados por una resolución de los accionistas. La línea de crédito revolvente de la Compañía con Santander y Bancomext limita la capacidad de la Compañía para declarar y pagar dividendos si la Compañía no cumple con las condiciones de pago establecidas en el mismo. Solo se enumeran las acciones de la Serie A de la Compañía.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 la Compañía no decretó dividendos.

De acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, las Compañías deben separar de la utilidad neta de cada año por lo menos el 5% para incrementar la reserva legal hasta que ésta alcance el 20% del capital social. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la reserva legal de la Compañía era de US$17,363, en los tres años.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía no destino ningún monto al fondo de reserva legal. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la reserva legal de la Compañía no ha alcanzado el 20% de su capital social.

Las utilidades que se distribuyan en exceso a los saldos de la *Cuenta de Utilidad Fiscal Neta* ("CUFIN"), estarán sujetas al pago del impuesto sobre la renta a cargo de las empresas a la tasa vigente. Los dividendos que se pagan a personas físicas y a personas morales residentes en el extranjero sobre utilidades generadas a partir del 1 de enero de 2014 están sujetas a una retención de impuestos adicional del 10%. Los dividendos que se paguen estarán libres del ISR si provienen de la ("CUFIN"). Los dividendos que excedan de la ("CUFIN") y de la *Cuenta de Utilidad Fiscal Neta Reinvertida* ("CUFINRE") causarán un impuesto equivalente al 42.86%. Los dividendos pagados que provengan de utilidades por el ISR no estarán sujetos a retenciones ni a ningún pago adicional de impuestos.

Los accionistas podrán aportar montos para futuros aumentos del capital social, ya sea capital fijo o variable. Dichas aportaciones se mantendrán en una cuenta especial hasta que la asamblea de accionistas autorice un incremento en el capital social de la Compañía, momento en el cual cada accionista tendrá un derecho preferente para suscribir y pagar el incremento con las aportaciones previamente realizadas. Debido a que este tema no está estrictamente regulado en la ley mexicana, la asamblea de accionistas podrá acordar devolver las aportaciones a los accionistas o incluso establecer un término dentro del cual el incremento en el capital social debe ser autorizado. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía tiene un saldo de US$0.1 en ambos años.

a) Utilidad (pérdida) por acción

Las utilidades (pérdidas) básicas por acción ("UPA" o "PPA") son calculadas dividiendo la utilidad (pérdida) neta del ejercicio atribuible a los accionistas ordinarios de la controladora entre el promedio ponderado del número de acciones ordinarias en circulación durante el periodo.

La UPA (PPA) diluida es calculada dividiendo el monto de la utilidad (pérdida) del periodo atribuible a los accionistas (después de ajustar por los intereses de las participaciones preferentes convertibles) entre el promedio del número de acciones ordinarias en circulación durante el periodo más el promedio del número de acciones ordinarias que serían emitidas si se convirtieran todas las acciones ordinarias potenciales en acciones ordinarias (en la medida en la que el efecto sea diluido).

La siguiente tabla muestra los cálculos de la utilidad (pérdida) por acción básica y diluida por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023.

	Al 31 de diciembre de		
	2025	2024	2023
(Pérdida) utilidad neta del año	US$ (103,872)	US$ 126,375	US$ 7,819
Promedio ponderado del número de acciones en circulación (en miles):			
Básicas	**1,149,208**	1,150,743	1,152,609
Diluidas	**1,149,208**	1,165,859	1,165,451
(Pérdida) utilidad por acción:			
Básicas	US$ **(0.090)**	US$ 0.110	US$ 0.007
Diluidas	US$ **(0.090)**	US$ 0.108	US$ 0.007

No se han efectuado otras operaciones con acciones ordinarias o acciones ordinarias potenciales entre la fecha de presentación y la fecha de autorización de estos estados financieros.

20. Impuesto a la utilidad

a) De acuerdo con la LISR, la Compañía está sujeta al impuesto sobre la renta, mismo que se declara ante la autoridad fiscal sobre bases de entidades legales independientes y los resultados relacionados con dicho impuesto se combinan en los estados consolidados de resultados. El impuesto sobre la renta se calcula teniendo en cuenta los efectos gravables o deducibles de la inflación, tales como depreciación calculada sobre valores ajustados de los activos. De la base gravable del impuesto se acumula o se deduce el efecto de la inflación sobre ciertos pasivos y activos monetarios a través del ajuste anual por inflación.

(i) Con base en la ley aprobada, la tasa actual del impuesto a la utilidad para 2025, 2024, 2023 y en adelante es del 30%.

(ii) Las leyes fiscales incluyen límites en ciertas deducciones, como sigue: los conceptos exentos pagados a los trabajadores correspondientes al 47% y en algunos casos hasta el 53% (aguinaldos, fondo de ahorro, participación de los trabajadores en las utilidades y primas por antigüedad) serán deducibles para los empleadores. Como resultado, algunas provisiones salariales tienen diferencia entre los valores contables y fiscales al cierre del ejercicio.

(iii) La LISR establece límites y criterios aplicados a ciertas deducciones como es el caso de: deducciones por pagos que sean ingresos exentos para los empleados, contribuciones para la creación o incremento de provisiones para fondos de pensiones, las contribuciones pagadas al Instituto Mexicano del Seguro Social pagado por los patrones a cuenta de sus trabajadores, así como la posible no deducción de pagos realizados a partes relacionadas en el caso de no cumplir con ciertos requisitos.

(iv) El procedimiento para la determinación de la participación de los trabajadores en las utilidades es el mismo que es utilizado para el impuesto sobre la renta con la excepción de ciertas partidas.

(v) Se impone un impuesto de retención del 10% sobre las distribuciones de dividendos a personas físicas y accionistas extranjeros a partir del 1 de enero de 2014.

Las tasas de impuesto sobre la renta para 2025, 2024 y 2023, fue en Guatemala el 25%, Costa Rica el 30% y El Salvador el 30%.

b) Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía reportó una utilidad consolidada por impuestos de US$219,112, US$299,332 y US$59,984, respectivamente, la cual fue compensada parcialmente por pérdidas fiscales de años anteriores.

La Compañía tiene pérdidas fiscales que de acuerdo con la LISR y la Ley de Impuesto Sobre la Renta de Costa Rica (LISRCR) vigentes, pueden amortizarse de manera individual contra las utilidades fiscales que se generen en los próximos diez y tres años, respectivamente. Las pérdidas fiscales se actualizan utilizando la tasa de inflación.

De acuerdo con la Ley del Impuesto Sobre la Renta de Guatemala (LISRG) y la Ley del Impuesto Sobre la Renta de El Salvador (LISRES), las pérdidas fiscales no pueden imputarse a la renta gravable generada.

c) Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, el impuesto a la utilidad consolidado se integra como sigue:

Estado consolidado de resultados

	2025	2024	2023
Gasto por impuesto a la utilidad corriente	US$ (65,288)	US$ (104,184)	US$ (21,939)
Beneficio por impuesto a la utilidad diferido	79,664	47,870	22,316
Total de beneficio (gasto) de impuesto a la utilidad	US$ 14,376	US$ (56,314)	US$ 377

Estados consolidados de otros resultados integrales

Impuesto a la utilidad diferido respecto de las operaciones reconocidas en ORI durante el año	2025	2024	2023
(Gasto) beneficio neto por instrumentos financieros derivados	US$ (124)	US$ 118	US$ 362
Beneficio por remedición de beneficios a empleados	382	39	32
Beneficio de impuesto a la utilidad diferido reconocido en ORI	US$ 258	US$ 157	US$ 394

d) A continuación, se presenta una conciliación entre la tasa del impuesto establecida por la ley y la tasa efectiva de impuesto sobre la renta reconocida contablemente por la Compañía:

Conciliación de la tasa efectiva de la Compañía utilizando la tasa impositiva nacional

	2025	%	2024	%	2023	%
Tasa legal del impuesto	US$ (35,474)	30.00%	US$ 54,806	30.00%	US$ 2,233	30.00%
Efectos de devolución de impuestos y otros ajustes fiscales	(521)	0.44%	(17,467)	(9.56%)	7,074	95.05%
Efecto de inflación sobre mobiliario. intangibles y equipos	623	(0.53%)	(938)	(0.51%)	(1,370)	(18.41%)
Inflación sobre pérdidas fiscales	165	(0.14%)	(463)	(0.25%)	(6,734)	(90.48%)
Diferencia en tasa impositiva mexicana con otros países	(9)	0.01%	(18)	(0.01%)	21	0.28%
Ajuste anual por inflación	(3,036)	2.57%	(5,304)	(2.90%)	(3,262)	(43.83%)
Efectos por el (reconocimiento) no reconocimiento de pérdidas fiscales	(892)	0.75%	186	0.10%	3,030	40.71%
Gastos no deducibles	7,391	(6.25%)	16,728	9.16%	26,132	351.15%
Diferencia en pérdidas cambiarias para efectos fiscales	17,377	(14.69%)	8,784	4.80%	(27,501)	(369.53%)
	US$ (14,376)	12.16%	US$ 56,314	30.83%	US$ (377)	(5.06%)

Impuestos en México

Para fines de impuestos mexicanos, el impuesto sobre la renta se calcula sobre una base devengada. La LISR establece que la utilidad fiscal se determina disminuyendo de los ingresos las deducciones fiscales, a dicho resultado se aplican las pérdidas fiscales de años anteriores. Después de amortizar las pérdidas fiscales no utilizadas, se aplicará la tasa fiscal del 30%. De acuerdo con la LISR, los ingresos se consideran gravados cuando ocurra cualquiera de los siguientes supuestos: (i) se cobre el ingreso, (ii) se proporcione el servicio o, (iii) se emita la factura. Los gastos son deducibles para fines fiscales generalmente en forma devengada, con algunas excepciones, y siempre que se cumplan todos los requisitos establecidos en la ley fiscal.

Impuestos de Centroamérica (Guatemala, Costa Rica y El Salvador)

De conformidad con la "LISRG", bajo el régimen de beneficios de actividades comerciales, las pérdidas fiscales no se pueden compensar contra las utilidades fiscales futuras. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, nuestra subsidiaria en Guatemala generó una utilidad fiscal de US$211, US$966 y US$623, respectivamente.

De acuerdo con la "LISRCR", bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas fiscales pueden compensar los ingresos gravables en un plazo de tres años. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, nuestra subsidiaria en Costa Rica generó (pérdida) utilidad fiscal por un monto de US$(3,400), US$558 y US$(9,503), respectivamente. Por las pérdidas fiscales no se ha reconocido ningún activo por impuestos diferidos.

De acuerdo con la "LISRES", bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas operativas netas no pueden compensar los ingresos gravables en años anteriores o futuros. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, nuestra subsidiaria en El Salvador generó una utilidad fiscal de US$1,261 y US$35,809 y US$3,245, respectivamente.

e) Los impuestos a la utilidad diferidos consolidados se integran como sigue:

	Al 31 de diciembre de	
	2025	2024
Activos por impuestos diferidos:		
Pasivos por arrendamiento	US$ 974,225	US$ 871,608
Venta de transportación no utilizada	79,186	14,440
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados	73,009	98,933
Pérdidas fiscales por amortizar contra utilidades gravables futuras	965	234
Estimación para pérdidas crediticias	463	431
Otros acuerdos de financiamiento	115,385	92,640
Beneficios a los empleados	4,389	4,256
Participación de los trabajadores en las utilidades	99	8,195
Instrumentos financieros derivados	59	317
Provisiones	85,619	33,993
	1,333,399	1,125,047
Pasivos por impuestos diferidos:		
Activos por derecho de uso	738,703	659,190
Rentas suplementarias deducibles	40,857	59,844
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	184,498	120,585
Inventarios	5,018	5,262
Otros pagos anticipados	1,182	2,981
Pagos anticipados y otros activos	14,954	8,914
	985,212	856,776
	US$ 348,187	US$ 268,271

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el saldo del impuesto a la utilidad diferido es:

	2025	2024
Activos por impuesto a la utilidad diferido	US$ 359,770	US$ 286,199
Pasivos por impuesto a la utilidad diferido	(11,583)	(17,928)
Activos por impuesto a la utilidad diferido, neto	**US$ 348,187**	US$ 268,271

A continuación, se presenta una conciliación del activo por impuesto a la utilidad diferido:

	2025	2024
Saldo inicial al 1 de enero de	**US$ 268,271**	US$ 220,316
Beneficio por impuesto a la utilidad diferido del ejercicio reconocido en resultados	**79,664**	47,870
Beneficio por impuesto a la utilidad diferido del ejercicio reconocido en otras partidas de pérdida integral acumulada	**258**	157
Efectos de conversión	(6)	(72)
Saldo final al 31 de diciembre de	**US$ 348,187**	US$ 268,271

De acuerdo con la NIC 12 "Impuestos a la Utilidad", solo se debe reconocer un activo por impuesto a la utilidad diferido por pérdidas fiscales en la medida en que sea probable que haya utilidades fiscales futuras contra las cuales se puedan amortizar. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía reconoció un activo por impuesto a la utilidad diferido por pérdidas fiscales de US$965 y US$234, respectivamente.

Las pérdidas fiscales pendientes de amortizar de la Compañía al 31 de diciembre de 2025 se integran como sigue:

Año	Pérdidas históricas	Pérdidas actualizadas	Pérdidas amortizadas	Saldo pendiente por amortizar	Año de expiración
2020	US$ 3,145	US$ 2,894	US$ 1,926	US$ 968	2030
2021	630	793	-	793	2031
2022	5,509	5,545	292	5,253	2026
2023	13,693	13,693	-	13,693	2027
2024	2,340	2,421	282	2,139	2028
	US$ 25,317	**US$ 25,346**	**US$ 2,500**	**US$ 22,846**	

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024 la Compañía utilizó pérdidas fiscales por US$2,500 y US$107,885, respectivamente, del saldo disponible de las pérdidas fiscales por amortizar.

A continuación, se muestra un análisis de las pérdidas fiscales por amortizar disponibles de Controladora y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2025.

	Pérdidas históricas	Pérdidas actualizadas	Pérdidas amortizadas	Saldo pendiente por amortizar
Vuela Aviación	US$ 19,630	US$ 19,630	US$ -	US$ 19,630
Comercializadora	4,119	4,866	(1,650)	3,216
Viajes Vuela	1,568	850	(850)	-
	US$ 25,317	US$ 25,346	US$ (2,500)	US$ 22,846
Pérdidas fiscales no reconocidas				(19,630)
				US$ 3,216
Tasa de impuesto				30%
Impuesto a la utilidad diferido				US$ 965

Las diferencias temporales asociadas con inversiones en subsidiarias de la Compañía, por las cuales no se ha reconocido un pasivo por impuesto diferido en los periodos presentados, ascienden en 2025 a US$19,492 y (2024 fue de US$15,679). La Compañía ha determinado que las ganancias no distribuidas de sus subsidiarias no se distribuirán en el futuro previsible. La Compañía tiene un acuerdo con su asociada de que las ganancias de la asociada no se distribuirán hasta que obtenga el consentimiento de la Compañía. La Compañía no prevé otorgar dicho consentimiento en la fecha del informe. Además, la Compañía no distribuirá sus utilidades hasta que obtenga el consentimiento de todos los socios.

f) Al 31 de diciembre de 2025 se tienen los siguientes saldos fiscales:

	2025	
Cuenta de Capital de Aportación ("CUCA")	US$	335,667
Cuenta de Utilidad Fiscal Neta ("CUFIN")[1]		344,445

[1] El calculo comprende todas las subsidiarias de la Compañía

Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía mantiene procesos fiscales por posiciones fiscales inciertas por un monto aproximado de US$88.6 millones, asociado a la deducibilidad de ciertos gastos de la Compañía durante los años 2013, 2014 y 2015. La Compañía ha iniciado procedimientos judiciales administrativos. la Compañía considera que tiene sólidos argumentos para creer que no tendrá efectos adversos. No obstante, mientras no se agoten todas las etapas procesales en cada proceso, la Compañía no puede asegurar la conclusión de una resolución final favorable.

21. Ingresos operativos

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los ingresos por contrato con clientes se describen a continuación:

Reconocimiento de ingresos por el año terminado el 31 de diciembre de 2025	A la fecha del vuelo		A la venta		Total
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional	de ingresos
Ingreso pasajero					
Ingreso por tarifa	US$ 734,341	US$ 567,409	US$ -	US$ -	US$ 1,301,750
Otros ingresos de pasajeros	920,049	645,837	8,492	6,287	1,580,665
	1,654,390	1,213,246	8,492	6,287	2,882,415
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:					
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	134,023	460	-	-	134,483
Carga	2,152	18,466	-	-	20,618
Total	US$ 1,790,565	US$ 1,232,172	US$ 8,492	US$ 6,287	US$ 3,037,516

Reconocimiento de ingresos por el año terminado el 31 de diciembre de 2024	A la fecha del vuelo		A la venta		Total
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional	de ingresos
Ingreso pasajero					
Ingreso por tarifa	US$ 930,837	US$ 586,269	US$ -	US$ -	US$ 1,517,106
Otros ingresos de pasajeros	902,312	572,923	10,587	6,771	1,492,593
	1,833,149	1,159,192	10,587	6,771	3,009,699
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros					
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	110,691	860	-	-	111,551
Carga	2,122	18,504	-	-	20,626
Total	US$ 1,945,962	US$ 1,178,556	US$ 10,587	US$ 6,771	US$ 3,141,876

Reconocimiento de ingresos por el año terminado el 31 de diciembre de 2023	A la fecha del vuelo		A la venta		Total
	Domestico	Internacional	Domestico	Internacional	de ingresos
Ingreso pasajero					
Ingreso por tarifa	US$ 1,027,699	US$ 622,588	US$ -	US$ -	US$ 1,650,287
Otros ingresos de pasajeros	901,331	551,075	12,964	7,867	1,473,237
	1,929,030	1,173,663	12,964	7,867	3,123,524
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:					
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	114,318	1,106	-	-	115,424
Carga	4,432	15,593	-	-	20,025
Total	US$ 2,047,780	US$ 1,190,362	US$ 12,964	US$ 7,867	US$ 3,258,973

Transacciones de la venta de transportación no utilizada

	2025	2024
1 de enero	**US$ 342,777**	US$ 343,400
Diferido	**2,900,434**	3,009,076
Reconocido en ingresos durante el año	**(2,882,415)**	(3,009,699)
31 de diciembre	**US$ 360,796**	US$ 342,777

Las obligaciones de desempeño relacionadas con la responsabilidad contractual se reconocen durante los siguientes 12 meses y están relacionadas con los vuelos programados y otros servicios de pasajeros adquiridos por el cliente por adelantado.

22. Otros ingresos y gastos operativos

El análisis de los otros ingresos operativos se detalla a continuación:

	2025	2024	2023
Ganancia por venta y arrendamiento en vía de regreso (Nota 12)	US$ **29,296**	US$ 32,175	US$ 8,275
Ganancia en la venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo y otros	**6,817**	1,458	3,540
Otros ingresos	**186,143**	172,811	42,895
	US$ 222,256	US$ 206,444	US$ 54,710

El análisis de los otros gastos operativos se detalla a continuación:

	2025	2024	2023
Gastos por apoyo administrativo y operativo	US$ **43,106**	US$ 72,516	US$ 110,556
Tecnología y comunicaciones	**39,965**	33,956	29,651
Otros gastos operativos	**18,109**	18,983	17,996
Servicio de pasajeros	**8,355**	7,260	5,930
Seguros	**7,366**	6,533	5,731
	US$ 116,901	US$ 139,248	US$ 169,864

23. Ingresos y costos financieros

El análisis de los otros ingresos financieros se detalla a continuación:

	2025	2024	2023
Intereses sobre efectivo y equivalentes	US$ 34,312	US$ 39,941	US$ 32,461
Intereses por recuperación de depósitos en garantía	12,747	8,079	4,611
Intereses sobre efectivo y equivalentes mantenidos en el Fideicomiso CIB/3249	782	1,424	1,150
	US$ 47,841	US$ 49,444	US$ 38,222

El análisis de los otros gastos financieros se detalla a continuación:

	2025	2024	2023
Costos financieros por arrendamiento y devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 14)	US$ 266,008	US$ 250,530	US$ 191,967
Intereses por deuda y préstamos (1)	25,610	14,125	2,851
Intereses en certificados bursátiles fiduciarios	12,676	19,496	16,969
Costo de las notas de crédito	7,482	6,744	5,477
Otros costos financieros	1,276	1,497	1,153
Pérdida en instrumentos financieros derivados (Nota 4)	724	896	579
Comisiones bancarias y otros	363	351	347
	US$ 314,139	US$ 293,639	US$ 219,343

(1) Los gastos financieros relacionados a la construcción de activos calificados son capitalizados como parte del costo de ese activo (Nota 12) El gasto por intereses no capitalizados esta relacionado al capital de trabajo de corto plazo

	2025	2024	2023
Intereses generados por la deuda financiera	US$ 47,897	US$ 49,232	US$ 24,752
Interés capitalizado (Nota 12)	(22,287)	(35,107)	(21,901)
Intereses generados por deuda financiera neto, presentado en los estados consolidados de resultados	US$ 25,610	US$ 14,125	US$ 2,851

24. Componentes de pérdidas acumuladas de otras partidas integrales

a) El análisis de pérdidas acumuladas de otras partidas integrales al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se describe a continuación:

	Remediaciones de beneficios a los empleados	Instrumentos financieros derivados	Diferencias de cambio en la conversión de moneda extranjera	Total
Otros resultados de pérdidas integrales:				
Saldos netos al 31 de diciembre de 2023	US$ (622)	US$ (922)	US$ (143,904)	US$ (145,448)
Pérdida integral del año	(130)	(394)	(3,879)	(4,403)
Beneficio de impuestos a la utilidad diferidos	39	118	-	157
Saldos netos al 31 de diciembre de 2024	(713)	(1,198)	(147,783)	(149,694)
(Pérdida) utilidad integral del año	**(1,272)**	**415**	**3,543**	**2,686**
Beneficio (gasto) de impuestos a la utilidad diferidos	**382**	**(124)**	**-**	**258**
Saldos netos al 31 de diciembre de 2025	US$ (1,603)	US$ (907)	US$ (144,240)	US$ (146,750)

b) Un análisis de los efectos de los instrumentos financieros derivados en la utilidad (pérdida) de otras partidas integrales por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 es el siguiente:

	2025	2024	2023
Instrumentos financieros derivados:			
Opciones asiáticas de compra de combustible	US$ 280	US$ (307)	US$ -
T-Locks	25	(117)	-
Cobertura de tasa de interés (Cap)	110	30	(1,175)
Total	US$ 415	US$ (394)	US$ (1,175)

25. Compromisos y contingencias

Compromisos relacionados con las aeronaves y contratos de financiamiento

Los compromisos para la compra de aeronaves y equipo de vuelo de acuerdo con el contrato de compra con Airbus, incluyendo los montos estimados por los efectos de incrementos contractuales de precio y los anticipos para la compra de aeronaves, serán los siguientes:

	Compromisos
2026	US$ 355,253
2027	593,684
2028	1,137,129
2029	1,367,682
2030 y posterior	2,923,055
	US$ 6,376,803

Todas las aeronaves adquiridas por la Compañía a través del acuerdo de compra de Airbus hasta el 31 de diciembre de 2025 han sido ejecutadas a través de las operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Además, tenemos compromisos por ejecutar operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso durante el siguiente año. Los ingresos estimados de estos compromisos son los siguientes:

	Precios de venta de aeronaves estimados
2026	**US$ 332,000**

Para futuras entregas de aeronaves, la Compañía revisará la estructura de arrendamiento y financiamiento aplicable en función a las condiciones de mercado vigentes en ese momento.

Los pagos de arrendamiento futuros para estos contratos de venta y arrendamiento en vía de regreso no cancelables son los siguientes:

	Contratos de arrendamiento de aeronaves
2026	US$ 15,876
2027	23,828
2028	23,828
2029	23,828
2030 y posterior	198,574
	US$ 285,934

Compra de aeronaves de la familia A320 New Engine Option ("NEO")

El 28 de diciembre de 2017, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus, S.A.S. ("Airbus") para la compra de 80 aeronaves adicionales de la familia A320NEO que serán entregadas entre 2022 y 2026, este acuerdo fue modificado posteriormente en julio de 2020 para reprogramar dichas aeronaves ahora entre 2023 y 2028. Además, en noviembre de 2021, la Compañía celebró una nueva enmienda al acuerdo mencionado para comprar 39 aeronaves adicionales de la familia A320 New Engine Option ("NEO") que se entregarán entre 2023 y 2029. además de la adquisición de estas 39 aeronaves, la Compañía ejerció sus derechos bajo el contrato de compra con Airbus para convertir 19 aeronaves A320NEO a A321NEO de su pedido actual, todo para apoyar los mercados de crecimiento objetivo de la Compañía en México, Estados Unidos, Centroamérica y Sudamérica.

El 10 de octubre del 2022 la Compañía celebró con Airbus un convenio modificatorio al contrato de compraventa de aeronaves existente para la compra de 25 aeronaves A321NEO, todas a ser entregadas durante el año 2030.

El 26 de noviembre del 2024, la Compañía celebró con Airbus un convenio modificatorio al contrato de compraventa de aeronaves existente en el cual se reprogramaron las fechas de entrega de las 131 aeronaves que en esa fecha estaban pendientes de entregarse entre el 2025 y 2031.

Litigios

La Compañía es parte de procedimientos legales y reclamos que surgen durante el curso ordinario de los negocios. Ciertos procedimientos se consideran obligaciones posibles. Con base en las pretensiones de los demandantes, al 31 de diciembre de 2025 y 2024, estas posibles contingencias ascienden a un total de US$19.8 millones (US$1.8 millones relacionados con asuntos legales, US$3.3 millones relacionados con asuntos laborales y US$14.7 millones, relacionados con asuntos referentes a otras contribuciones), US$37.1 millones (US$2.1 millones relacionados con asuntos legales, US$5.0 millones relacionados con asuntos laborales y US$30.0 millones relacionados con otros asuntos de contribuciones), respectivamente.

26. Segmentos operativos

La Compañía es considerada como una unidad de negocio individual que provee servicios de transportación aérea. La Compañía genera ingresos en dos ubicaciones geográficas principales que se identifican a continuación:

	2025	2024	2023
Ingresos operativos:			
Nacionales (México)	US$ 1,799,057	US$ 1,956,549	US$ 2,060,744
Internacionales:			
Estados Unidos de América	1,004,187	965,684	931,184
Centroamérica y Sudamérica	234,272	219,643	267,045
Total de ingresos operativos	US$ 3,037,516	US$ 3,141,876	US$ 3,258,973

Los ingresos son asignados por áreas geográficas basados en el origen-destino de cada vuelo. La Compañía no cuenta con activos no circulantes materiales localizados en el extranjero.

27. Eventos subsecuentes

El 25 de marzo de 2026, el acuerdo para la creación del nuevo grupo mexicano de aerolíneas entre la Compañía y Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. ("Viva") fue aprobada en la asamblea general extraordinaria de accionistas; sin embargo, aún está sujeta a ciertas condiciones suspensivas como la aprobación regulatoria en México, Estados Unidos y Colombia; por lo tanto, a la fecha de emisión de los Estados Financieros Consolidados, no se ha reconocido ningún impacto contable.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023
con informe de los auditores independientes

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN,
S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados financieros consolidados

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023 y por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022

Contenido:

Informe de los auditores independientes

Estados financieros consolidados:

Estados Consolidados de Situación Financiera
Estados Consolidados de Resultados
Estados Consolidados de Resultados Integrales
Estados Consolidados de Cambios en el Patrimonio
Estados Consolidados de Flujos de Efectivo
Notas de los Estados Financieros Consolidados



KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1,
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P. 11650, Ciudad de México.
Teléfono: +52 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Informe de los Auditores Independientes

Al Consejo de Administración y a los Accionistas

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.:

Miles de dólares

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y subsidiarias ("el Grupo"), que comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2024 y 2023, los estados consolidados de resultados, de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por el periodo de tres años terminado el 31 de diciembre de 2024, y notas que incluyen políticas contables materiales y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada del Grupo al 31 de diciembre de 2024 y 2023, así como sus resultados consolidados y sus flujos de efectivo consolidados por el periodo de tres años terminado el 31 de diciembre de 2024, de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (Normas de Contabilidad NIIF).

Fundamento de la Opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoria de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoria (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados* de nuestro informe. Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en Mexico y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor relevancia en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Evaluación para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados	
Cuestión clave de la auditoría	De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría
Como se menciona en las notas 1q), 2i) , 14i) y 16) a los estados financieros consolidados, al 31 de diciembre de 2024 el Grupo tiene una provisión por sus obligaciones para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados por un monto de $377,377. Los contratos de arrendamiento de aeronaves requieren al Grupo devolver los componentes de las aeronaves (fuselaje, APU y tren de aterrizaje) y motores (reparaciones y piezas de vida limitada) a los arrendadores bajo condiciones específicas de uso. Se reconoce una provisión por las obligaciones para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados en el momento que se vuelve probable, que dichos costos serán incurridos y puedan ser estimados de forma confiable. La provisión se incluye como parte del rubro de otros pasivos y los costos son reconocidos como un componente de los gastos de renta variable en línea recta durante el periodo remanente de arrendamiento. El Grupo estima la provisión relacionada con la obligación de devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados utilizando ciertos supuestos que incluyen el uso proyectado de las aeronaves, la expectativa de costos de mantenimiento a ser realizadas a la fecha de devolución, así como las tasas de descuento para determinar el valor presente de las obligaciones a la fecha de reporte. Hemos identificado la evaluación de la estimación para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados como una cuestión clave de la auditoria. La evaluación de la provisión requirió juicio significativo dada la complejidad involucrada en la determinación de los supuestos clave, que incluyó la utilización proyectada de las aeronaves, la estimación de los costos de mantenimiento al término del arrendamiento y la tasa de descuento. Adicionalmente, habilidades y conocimientos especializados fueron requeridos para evaluar las tasas de descuento utilizadas.	Los siguientes procedimientos fueron los que llevamos a cabo principalmente para tratar esta cuestión clave de la auditoría: Evaluamos el diseño y probamos la eficacia operativa de ciertos controles internos relacionados con el proceso para las obligaciones para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados, incluyendo controles relacionados con los supuestos claves utilizados en la estimación de la provisión. Comparamos el costo histórico de las devoluciones de aeronaves contra los montos de provisión hechos por el Grupo en los años anteriores para evaluar la habilidad del Grupo para estimar la provisión. Para todas las devoluciones llevadas a cabo durante el año, comparamos el total del costo de devolución contra el monto provisionado para estos eventos específicos de devolución. Para evaluar los supuestos claves utilizados por el Grupo para estimar las obligaciones para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados, nosotros llevamos a cabo: - para una muestra de contratos de arrendamiento sujetos a la reserva, comparamos los supuestos de uso proyectado de las aeronaves incluido en el plan de negocios del Grupo contra el promedio de uso en 2024 - para una muestra de contratos de arrendamiento, comparamos los costos estimados de las tareas de mantenimiento a ser desarrolladas a la fecha de devolución, incluida en las adiciones a la reserva del año actual, contra la lista de precios de proveedores o los pagos históricos por este tipo de mantenimientos. - para una muestra de contratos de arrendamiento, comparamos el costo real de las obligaciones de devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados contra los montos en la provisión del año y los costos de mantenimiento desarrollados para cumplir con las condiciones contractuales de devolución - involucramos a nuestros profesionales en valuación, con habilidades y conocimientos especializados, quienes nos apoyaron en la evaluación de la razonabilidad de las tasas de descuento, comparando los insumos del Grupo con información públicamente disponible para evaluar las tasas de descuento en general.

Otra información

La Administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el Reporte Anual del Grupo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024, que deberá presentarse ante la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y ante la Bolsa Mexicana de Valores, pero no incluye los estados financieros consolidados y nuestro informe de los auditores sobre los mismos. El Reporte Anual se estima que estará disponible para nosotros después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión sobre los estados financieros consolidados no cubre la otra información y no expresaremos ningún tipo de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

En relación con nuestra auditoria de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad es leer la otra información cuando esté disponible y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente inconsistente con los estados financieros consolidados o con nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o si parece ser materialmente incorrecta.

Cuando leamos el Reporte Anual, si concluimos que existe un error material en esa otra información, estamos requeridos a reportar ese hecho a los responsables del gobierno de la entidad.

Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno de la entidad en relación con los estados financieros consolidados

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene intención de liquidar al Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera del Grupo.

Responsabilidades de los auditores en la auditoria de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de si los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoria de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección material en los estados financieros consolidados, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoria para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.

- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas, la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de negocio en marcha y, basados en la evidencia de auditoria obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoria obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que el Grupo deje de ser un negocio en marcha.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación razonable.
- Planeamos y llevamos a cabo la auditoría del grupo para obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada sobre la información financiera de las entidades o unidades de negocio dentro del grupo como base para formar una opinión sobre los estados financieros del grupo. Somos responsables de la dirección, supervisión y revisión del trabajo de auditoría realizado para fines de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los responsables del gobierno de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planeados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y de que les hemos comunicado todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar a nuestra independencia y, en donde sea aplicable, las acciones tomadas para eliminar amenazas o las salvaguardas aplicadas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor relevancia en la auditoría de los estados financieros del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

KPMG Cárdenas Dosal S. C.

L. C. C. Rogelio Morales Aguilar

Ciudad de México, a 10 de abril de 2025.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)
Estados Consolidados de Situación Financiera
(Miles de dólares estadounidenses)

	Al 31 de diciembre de			
		2024		2023
Activos				
Activos circulantes:				
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 6)	**US$**	**907,981**	US$	774,154
Inversiones de corto plazo		**45,737**		15,265
Cuentas por cobrar:				
Partes relacionadas (Nota 7)		**2,161**		-
Otras cuentas por cobrar, neto (Nota 8)		**76,035**		89,244
Impuesto al valor agregado por recuperar y otros		**47,825**		69,159
Impuesto a la utilidad por recuperar		**12,789**		92,196
Inventarios (Nota 9)		**16,633**		16,117
Pagos anticipados y otros activos circulantes (Nota 10)		**45,248**		43,676
Instrumentos financieros derivados (Notas 3, 4 y 5)		**431**		-
Depósitos en garantía (Nota 11)		**227,211**		147,836
Total del activo circulante		**1,382,051**		1,247,647
Activos no circulantes:				
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto (Nota 12)		**1,070,070**		804,610
Activos por derecho de uso, neto (Nota 14)		**2,469,580**		2,338,392
Activos intangibles, neto (Nota 13)		**25,957**		16,219
Instrumentos financieros derivados (Notas 3, 4 y 5)		**271**		1,683
Impuesto a la utilidad diferido (Nota 20)		**286,199**		236,026
Depósitos en garantía (Nota 11)		**426,193**		461,996
Otros activos a largo plazo		**43,389**		39,399
Total del activo no circulante		**4,321,659**		3,898,325
Total del activo	**US$**	**5,703,710**	US$	5,145,972
Pasivos y patrimonio				
Pasivos a corto plazo:				
Ventas de transportación no utilizada (Nota 21)	**US$**	**342,777**	US$	343,400
Proveedores		**161,237**		233,861
Partes relacionadas (Nota 7)		**2,363**		15,845
Pasivos acumulados (Nota 15a)		**223,392**		162,763
Pasivos por arrendamiento (Nota 14)		**391,158**		372,697
Otros impuestos y contribuciones por pagar (Nota 1r)		**274,178**		262,115
Impuestos a la utilidad por pagar		**28,737**		8,310
Deuda financiera (Nota 5)		**283,616**		220,289
Otros pasivos (Nota 16)		**62,800**		2,303
Total de pasivo a corto plazo		**1,770,258**		1,621,583
Pasivos a largo plazo:				
Deuda financiera (Nota 5)		**526,362**		432,776
Pasivos acumulados (Nota 15b)		**7,849**		13,515
Pasivos por arrendamiento (Nota 14)		**2,670,378**		2,518,745
Otros pasivos (Nota 16)		**333,332**		286,405
Beneficios a empleados (Nota 17)		**12,790**		14,644
Impuestos a la utilidad diferidos (Nota 20)		**17,928**		15,710
Total del pasivo a largo plazo		**3,568,639**		3,281,795
Total del pasivo		**5,338,897**		4,903,378
Patrimonio (Nota 19):				
Capital social		**248,278**		248,278
Acciones en tesorería		**(12,787)**		(11,555)
Aportaciones para futuros aumentos de capital		**-**		-
Reserva legal		**17,363**		17,363
Prima en suscripción de acciones		**283,362**		282,040
Déficit acumulado		**(21,709)**		(148,084)
Pérdidas acumuladas de otras partidas integrales (Nota 24)		**(149,694)**		(145,448)
Total del patrimonio		**364,813**		242,594
Total del pasivo y patrimonio	**US$**	**5,703,710**	US$	5,145,972

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados Consolidados de Resultados

(Miles de dólares estadounidenses, excepto utilidad por acción)

	Por los años terminados el 31 de diciembre de		
	2024	2023	2022
Ingresos operativos (Notas 21 y 26):			
Ingreso pasajero:			
Ingreso por tarifa	**US$ 1,517,106**	US$ 1,650,287	US$ 1,661,176
Otros ingresos de pasajeros	**1,492,593**	1,473,237	1,078,251
	3,009,699	3,123,524	2,739,427
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:			
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de Pasajeros	**111,551**	115,424	92,977
Carga	**20,626**	20,025	14,786
	3,141,876	3,258,973	2,847,190
Otros ingresos operativos (Nota 22)	**(206,444)**	(54,710)	(25,066)
Gastos de combustible (Nota 3a)	**893,987**	1,165,078	1,299,254
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	**492,507**	503,366	379,108
Salarios y beneficios	**411,253**	386,723	283,089
Depreciación de activos por derecho de uso (Nota 14)	**409,935**	362,015	320,443
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	**169,472**	167,341	124,287
Otros gastos operativos (Nota 22)	**139,248**	169,864	102,585
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (Nota 14)	**135,155**	103,845	124,532
Gastos de mantenimiento	**100,426**	98,445	97,783
Depreciación y amortización (Notas 12 y 13)	**183,115**	134,296	97,486
Utilidad de operación	**413,222**	222,710	43,689
Ingresos financieros (Nota 23)	**49,444**	38,222	12,902
Costos financieros (Nota 23)	**(293,639)**	(219,343)	(192,535)
Ganancia (pérdida) cambiaria, neta (Nota 3b)	**13,662**	(34,147)	3,581
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	**182,689**	7,442	(132,363)
(Gasto) beneficio por impuestos a la utilidad (Nota 20)	**(56,314)**	377	52,139
Utilidad (pérdida) neta	**US$ 126,375**	US$ 7,819	US$ (80,224)
Utilidad (pérdida) por acción básica:	**US$ 0.110**	US$ 0.007	US$ (0.069)
Utilidad (pérdida) por acción diluida:	**US$ 0.108**	US$ 0.007	US$ (0.069)

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados Consolidados de Resultados Integrales

(Miles de dólares estadounidenses)

	Por los años terminados el 31 de diciembre de		
	2024	2023	2022
Utilidad (pérdida) neta del año	**US$ 126,375**	US$ 7,819	US$ (80,224)
Utilidad (pérdida) de otras partidas integrales:			
(Pérdida) utilidad de otras partidas integrales que serán reclasificadas a utilidad o (pérdida) en periodos subsecuentes:			
(Pérdida) utilidad neta en instrumentos financieros derivados de cobertura (Nota 24b)	**(394)**	(1,175)	336
Beneficio (gasto) de impuestos a la utilidad diferidos (Nota 20c)	**118**	362	(80)
Diferencias cambiarias por conversión de operaciones extranjeras	**(3,879)**	749	3,471
Otras partidas de (pérdida) utilidad integral que no serán reclasificadas a utilidad o (pérdida) en periodos subsecuentes:			
Remediciones de (pérdidas) ganancias de beneficios a empleados (Nota 17)	**(130)**	(107)	253
Beneficio (gasto) de impuestos a la utilidad diferidos (Nota 20c)	**39**	32	(79)
Otra (pérdida) utilidad integral del año, neta de impuesto a la utilidad	**US$ (4,246)**	US$ (139)	US$ 3,901
Utilidad (pérdida) total integral del año	**US$ 122,129**	US$ 7,680	US$ (76,323)

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados Consolidados de Cambios en el Patrimonio

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022

(Miles de dólares estadounidenses)

	Capital social	Acciones en tesorería	Aportaciones para futuros aumentos de capital	Reserva legal	Prima en suscripción de acciones	Déficit acumulado	Pérdidas acumuladas de otras partidas integrales	Total del patrimonio
Saldo al 31 de diciembre de 2021	US$ 248,278	US$ (8,652)	US$ -	US$ 17,363	US$ 281,037	US$ (75,679)	US$ (149,210)	US$ 313,137
Acciones en tesorería	-	(5,239)	-	-	3,162	-	-	(2,077)
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 18)	-	1,025	-	-	(1,025)	-	-	-
Pérdida neta del año	-	-	-	-	-	(80,224)	-	(80,224)
Utilidad de otras partidas integrales	-	-	-	-	-	-	3,901	3,901
Total de (pérdida) utilidad integral	-	-	-	-	-	(80,224)	3,901	(76,323)
Saldo al 31 de diciembre de 2022	248,278	(12,866)	-	17,363	283,174	(155,903)	(145,309)	234,737
Acciones en tesorería	-	(4,020)	-	-	4,186	-	-	166
Acciones ejercidas del plan de incentivos de la Compañía (Nota 18)	-	11	-	-	-	-	-	11
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 18)	-	5,320	-	-	(5,320)	-	-	-
Utilidad neta del año	-	-	-	-	-	7,819	-	7,819
Pérdida de otras partidas integrales	-	-	-	-	-	-	(139)	(139)
Total de utilidad (pérdida) integral	-	-	-	-	-	7,819	(139)	7,680
Saldo al 31 de diciembre de 2023	248,278	(11,555)	-	17,363	282,040	(148,084)	(145,448)	242,594
Acciones en tesorería	-	**(5,065)**	-	-	**5,155**	-	-	**90**
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 18)	-	**3,833**	-	-	**(3,833)**	-	-	-
Utilidad neta del año	-	-	-	-	-	**126,375**	-	**126,375**
Pérdida de otras partidas integrales	-	-	-	-	-	-	**(4,246)**	**(4,246)**
Total de utilidad (pérdida) integral	-	-	-	-	-	**126,375**	**(4,246)**	**122,129**
Saldo al 31 de diciembre de 2024	**US$ 248,278**	**US$ (12,787)**	**US$ -**	**US$ 17,363**	**US$ 283,362**	**US$ (21,709)**	**US$ (149,694)**	**US$ 364,813**

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados Consolidados de Flujos de Efectivo

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022

(Miles de dólares estadounidenses)

	Por los años terminados el 31 de diciembre de		
	2024	2023	2022
Actividades de operación			
Utilidad (pérdida) neta	US$ **126,375**	US$ 7,819	US$ (80,224)
Ajustes por:			
Depreciación y amortización (incluyendo activos por derecho de uso) (Notas 12, 13 y 14)	**593,050**	496,311	417,929
Provisión para pérdidas crediticias esperadas (Nota 8)	**818**	1,330	1,672
Ingresos financieros (Nota 23)	**(49,444)**	(38,222)	(12,902)
Costos financieros	**292,135**	218,130	191,809
(Utilidad) pérdida, neta por diferencias cambiarias	**(10,245)**	25,471	(8,669)
Instrumentos financieros derivados (Notas 3 y 4)	**2,213**	579	161
Costo amortizado del Certificado Bursátil	**608**	634	566
Utilidad por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 22)	**(33,633)**	(11,815)	(19,548)
Beneficios a empleados (Nota 17)	**1,205**	3,296	7,210
Beneficios por extensión de contratos de arrendamiento de aeronaves y otros beneficios por servicios	**(761)**	(761)	(517)
Gasto (beneficio) por impuestos a la utilidad	**56,314**	(377)	(52,139)
Plan de incentivos para ejecutivos e incentivos de largo plazo	**5,178**	5,769	709
	983,813	708,164	446,057
Cambios en activos y pasivos de operación:			
Partes relacionadas	**(15,643)**	3,390	6,570
Otras cuentas por cobrar	**63,363**	(7,784)	49,670
Impuestos por recuperar y pagados por anticipado	**74,683**	69,607	(33,293)
Inventarios	**(516)**	(359)	(1,361)
Pagos anticipados	**(35,991)**	(24,488)	(21,489)
Otros activos	**(2,904)**	(1,904)	(12,494)
Depósitos en garantía	**(48,634)**	(58,243)	(13,445)
Proveedores	**(70,072)**	36,620	86,627
Pasivos acumulados	**56,661**	(24,929)	17,201
Otros impuestos y contribuciones por pagar	**(29,005)**	(9,453)	44,985
Venta de transportación no utilizada	**(623)**	(3,069)	42,487
Instrumentos financieros derivados	**(2,055)**	-	-
Otros pasivos	**85,626**	41,775	40,429
Efectivo generado por actividades de operación	**1,058,703**	729,327	651,944
Intereses recibidos	**49,444**	38,222	12,902
Impuestos a la utilidad pagados	**(18,418)**	(37,724)	(51,244)
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	**1,089,729**	729,825	613,602
Actividades de inversión			
Adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota12)	**(583,075)**	(480,753)	(347,147)
Adquisiciones de activos intangibles (Nota 13)	**(17,598)**	(10,387)	(6,790)
Adquisición de otras inversiones	**(31,840)**	(17,012)	-
Reembolsos de anticipos para la compra de aeronaves (Nota 12)	**159,993**	45,085	221,253
Cobros por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo	-	122	1,990
Cobros por venta de aeronaves	-	901	-
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	**(472,520)**	(462,044)	(130,694)
Actividades de financiamiento			
Costos de transacciones relacionados con la oferta del CEBUR y otros financiamientos	**(1,691)**	(2,547)	-
Recursos de las acciones en tesorería ejercidas	**-**	11	-
Recursos por venta de acciones en tesorería	**-**	1,018	-
Instrumentos financieros derivados	**(124)**	(1,493)	-
Compra de acciones en tesorería	**(5,065)**	(4,021)	(5,239)
Intereses pagados	**(58,448)**	(37,179)	(17,637)
Pagos de pasivos por arrendamiento (Nota 14)	**(583,395)**	(529,074)	(449,004)
Pago de deuda financiera	**(208,087)**	(97,909)	(196,565)
Recursos obtenidos de deuda financiera	**385,240**	456,808	155,357
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	**(471,570)**	(214,386)	(513,088)
Incremento (decremento) de efectivo y equivalentes de efectivo	**145,639**	53,395	(30,180)
Efecto por tipo de cambio en el efectivo, neto	**(11,812)**	8,906	911
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año	**774,154**	711,853	741,122
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	US$ **907,981**	US$ 774,154	US$ 711,853

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Notas a los estados financieros consolidados

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023

(Miles de dólares de los Estados Unidos de América "US$", excepto cuando se indique lo contrario)

1. Descripción del negocio y resumen de las políticas contables materiales

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. ("Controladora"), fue constituida de acuerdo con las Leyes Mexicanas el 27 de octubre de 2005. Los presentes estados financieros consolidados comprenden la Controladora y sus subsidiarias (en conjunto denominadas como la "Compañía").

La Compañía tiene sus oficinas principales en la Ciudad de México, en Av. Antonio Dovalí Jaime No. 70, Piso 13, Torre B, Colonia Zedec Santa Fe, Ciudad de México, México C.P. 01210.

La Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. ("Concesionaria") cuenta con una concesión para prestar el servicio público de transporte aéreo de pasajeros, carga y de correo en México y el extranjero.

La concesión fue otorgada por el gobierno federal mexicano a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ("SICT") el 9 de mayo de 2005, por un periodo inicial de cinco años y fue extendida el 17 de febrero de 2010 por un periodo adicional de diez años. El 24 de febrero de 2020, la concesión de Concesionaria fue extendida por un periodo de 20 años a partir del 9 de mayo 2020.

Concesionaria realizó su primer vuelo comercial como aerolínea de bajo costo el 13 de marzo de 2006. Concesionaria opera bajo el nombre comercial de "Volaris". El 11 de junio de 2013, Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. cambió su nombre corporativo a Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

El 23 de septiembre de 2013, la Compañía completó su oferta pública inicial en la Bolsa de Nueva York ("NYSE") y en la Bolsa Mexicana de Valores ("BMV"), y el 18 de septiembre de 2013, comenzó a operar bajo la clave de pizarra de "VLRS" y "VOLAR", respectivamente.

El 16 de noviembre de 2015, algunos accionistas de la Compañía completaron una oferta de acciones secundaria *(follow-on)* en la NYSE.

El 11 de diciembre de 2020, la Compañía concluyó una oferta pública primaria subsecuente de 134,000,000 de sus Certificados de Participación Ordinarios o CPOs, en la forma de "American Depositary Shares, o ADSs", a un precio al público de US$11.25 por ADSs en los Estados Unidos de América y otros países fuera de México, de conformidad con la declaración de registro de la Compañía presentada ante la Comisión de Valores de los Estados Unidos de América (Security and Exchange Commission). En relación con la oferta, los intermediarios colocadores ejercieron su opción de comprar hasta 20,100,000 CPO´s adicionales en forma de ADSs. Cada ADSs representa 10 CPOs y cada CPO representa un interés financiero en una acción Serie A de las acciones ordinarias de la Compañía.

El 10 de noviembre de 2016, la Compañía, a través de su subsidiaria Vuela Aviación, S.A. ("Volaris Costa Rica"), obtuvo de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Costa Rica un Certificado de Operador Aéreo para prestar servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, en vuelos regulares y vuelos no regulares por un período inicial de cinco años. El 20 de diciembre de 2021 se renovó, modificó y extendió por 15 años más el Certificado de Operador Aéreo de Volaris Costa Rica. Volaris Costa Rica inició operaciones el 1 de diciembre de 2016.

El 25 de agosto de 2021, la Compañía a través de su subsidiaria Vuela El Salvador, S.A. de C.V. ("Volaris El Salvador") obtuvo de la Autoridad de Aeronáutica Civil de El Salvador un permiso de operación, para servicios de transporte aéreo público internacional regular y no regular de pasajeros, carga y correo con vigencia hasta el 30 de mayo de 2024. El 28 de mayo de 2024 se renovó, modificó y extendió por cinco años más el permiso de operación de Volaris El Salvador. Volaris El Salvador inició operaciones el 15 de septiembre de 2021.

El 13 de octubre de 2021, "Concesionaria" concluyó la emisión de 15,000,000 (quince millones) de Certificados Bursátiles Fiduciarios, bajo la clave de pizarra VOLARCB 21L por un monto de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US$72.1 millones, con base al tipo de cambio de Ps.20.80 por US$1 al 13 de octubre de 2021), emitidos por CIBanco, SA, Institución de Banca Múltiple, en su calidad de Fiduciario en el Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 creado por Concesionaria , en la segunda emisión al amparo del programa autorizado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores por un monto de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos (US$144.2 millones, con base al tipo de cambio de Ps.20.80 por US$1 al 13 de octubre de 2021). Los Certificados Bursátiles con los Principios de Bonos Vinculados a la Sostenibilidad 2020 ("Sustainability-Linked Bond Principles"), administrados por la Asociación Internacional del Mercado de Capitales (ICMA) y tiene como objetivos de Sostenibilidad (SPT) para el indicador de desempeño (por sus siglas en inglés *Key Performance Indicator* "KPI") reducir las emisiones de carbono de las operaciones de Volaris medidas como gramos de emisiones de CO2 por pasajero por kilómetro (gCO2 / RPK) en un 21.54%, 24.08% y 25.53% para 2022, 2023 y 2024, respectivamente, en comparación con 2015. Esta oferta incentiva a la Compañía a lograr sus objetivos sostenibles a largo plazo, entre los que se encuentran reducir las emisiones de CO2 en un 35.42% gCO2/RPK para 2030 vs 2015. Los Certificados Bursátiles tienen un vencimiento de cinco años y pagarán una tasa de interés de TIIE 28 más 200 puntos base.

El 28 de septiembre de 2023 "Concesionaria", concluyo la emisión 15,000,000 (quince millones) de Certificados Bursátiles Fiduciarios, bajo la clave de pizarra VOLARCB 23 por un monto de Ps.1.5 mil millones de pesos mexicanos (US$85.8 millones, con base al tipo de cambio de Ps. 17.47 por US$1 al 28 de septiembre de 2023), emitidos por CIBanco, SA, Institución de Banca Múltiple, en su calidad de Fiduciario en el Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 creado por Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P. I de C.V. en la tercera oferta bajo el programa autorizado y ampliado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores por un monto de hasta Ps.5.0 mil millones de pesos mexicanos (US$286.2, con base al tipo de cambio de Ps.17.47 por US$1 al 28 de septiembre de 2023). Las Notas Fiduciarias estarán respaldadas por derechos de cobro futuros bajo acuerdos celebrados con procesadores de tarjetas de crédito sobre flujos derivados de la venta de boletos aéreos y otros servicios relacionados a través de tarjetas de crédito VISA y Mastercard, a través de su portal de internet, agencias de viaje, call center y oficina de ventas. Los Fideicomisos tienen un plazo de vencimiento de cinco años y pagarán una Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio ("TIIE") 28 más 215 puntos base. Los colocadores fueron Casa de Bolsa BBVA México, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA México y Actinver Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Actinver.

El 22 de noviembre de 2023, todos los tenedores de las 57,513,873 Acciones Serie B en circulación de la Compañía concluyeron la conversión de todas las acciones Serie B en 57,513,873 Acciones Seria A representadas por Certificados de Participación Ordinarios en forma de las correspondientes "American Depositary Shares o ADSs".

Los estados financieros consolidados adjuntos y las notas fueron aprobados para su emisión por el Presidente y Director General de la Compañía, Enrique J. Beltranena Mejicano, y el Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas, Jaime E. Pous Fernández, el 10 de abril de 2025 y los eventos subsecuentes fueron considerados hasta esa fecha. Los presentes estados financieros consolidados serán presentados para su autorización al Consejo de Administración de la Compañía el 23 de abril de 2025 y posteriormente presentados para su autorización a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas el 28 de abril de 2025.

a) Bases de preparación

Bases de cumplimiento

Los estados financieros consolidados incluyen los estados financieros de la Compañía al 31 de diciembre de 2024 y 2023, y por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, los cuales fueron preparados de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF ("NIIF" Normas Internacionales de Información Financiera), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB", por sus siglas en inglés).

La moneda de presentación de los estados financieros consolidados de la Compañía es el dólar estadounidense. Todos los valores presentados en los estados financieros consolidados se redondean a miles (US$000), excepto cuando se indique lo contrario.

La Compañía ha aplicado de manera consistente sus políticas contables a todos los periodos incluidos en estos estados financieros consolidados, los cuales proveen información comparativa respecto de periodos anteriores.

Bases de medición y presentación

Los estados financieros consolidados adjuntos de la Compañía han sido preparados bajo la práctica común de costo histórico, salvo por los instrumentos financieros derivados que se midieron a su valor razonable.

La preparación de los estados financieros consolidados de acuerdo con las NIIF requiere que la administración haga uso de estimaciones y supuestos que afectan los montos reportados en los estados financieros consolidados y sus notas adjuntas. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Moneda de presentación y definición de términos

Los estados financieros consolidados y las notas que acompañan a los estados financieros consolidados son presentados en dólares estadounidenses, excepto cuando se hace referencia específica a una moneda diferente. Cuando se hace referencia a dólares estadounidenses o "US$" se refiere a dólares de los Estados Unidos. Las cifras de los estados financieros consolidados y sus notas que acompañan a los estados financieros consolidados son expresadas en miles, excepto cuando se hagan referencia a la utilidad o pérdida por acción y/o precios por acción. Al hacer referencia a "Ps" o "Pesos", son pesos mexicanos. Cuando se considera relevante, algunas cifras en moneda extranjera presentadas en las notas a los estados financieros consolidados incluyen entre paréntesis su conversión de conveniencia al dólar y/o al peso, según aplique.

b) Bases de consolidación

Los estados financieros consolidados adjuntos incluyen los estados financieros de la Compañía y sus Subsidiarias. Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, las compañías incluidas para propósitos contables en los estados financieros consolidados son las siguientes:

Nombre	Actividad principal	País	% de Participación 2024	2023
Concesionaria Vuela Compañía de Aviación S.A.P.I. de C.V.	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en México y en el extranjero	México	**100%**	100%
Vuela Aviación, S.A.	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Costa Rica y en el extranjero	Costa Rica	**100%**	100%
Vuela, S.A. ("Vuela") (1)	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Guatemala y en el extranjero	Guatemala	**100%**	100%
Vuela El Salvador, S.A. de C.V.	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en El Salvador y en el extranjero	El Salvador	**100%**	100%
Comercializadora Volaris, S.A. de C.V. ("Comercializadora")	Comercialización de servicios	México	**100%**	100%
Servicios Earhart, S.A. (1)	Prestación de servicios especializados a afiliadas	Guatemala	**100%**	100%
Servicios Corporativos Volaris, S.A. de C.V. ("Servicios Corporativos")	Prestación de servicios especializados a afiliadas	México	**100%**	100%
Comercializadora V Frecuenta, S.A. de C.V. ("Programa de Lealtad") (1)	Programa de Lealtad	México	**100%**	100%
Viajes Vuela, S.A. de C.V. ("Viajes Vuela")	Agencia de viajes	México	**100%**	100%
Guatemala Dispatch Service, S.A. ("GDS, S.A.")	Servicios técnicos aeronáuticos	Guatemala	**100%**	100%
Fideicomiso irrevocable de administración número F/745291 "Fideicomiso administrativo"	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 18)	México	**100%**	100%
Fideicomiso de administración número CIB/3081 "Fideicomiso administrativo"	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 18)	México	**100%**	100%
Fideicomiso irrevocable de administración número CIB/3249 "Fideicomiso administrativo"	Fideicomiso de administración de valores respaldados por activos (Nota 5)	México	**100%**	100%
CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3853 (2)	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	**100%**	100%
CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3855(3)	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	**100%**	100%
CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3866(3)	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	**100%**	100%
CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3867(4)	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	**100%**	100%
CIBanco, S. A, Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3921(5)	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	**100%**	100%
Banco de Utah, Fideicomiso N503VL(6)	Financiamiento de administración de aeronaves	México	**100%**	-
Banco de Utah, Fideicomiso N504VL(7)	Financiamiento de administración de aeronaves	México	**100%**	-

(1) La Compañía no ha iniciado operaciones.
(2) Con efectos a partir del 8 de junio de 2022 el Fideicomiso fue constituido.
(3) Con efectos a partir del 1 de abril de 2022 los Fideicomisos fueron constituidos.
(4) Con efectos a partir del 13 de abril de 2022 el Fideicomiso fue constituido.
(5) Con efectos a partir del 21 de julio de 2022 el Fideicomiso fue constituido
(6) Con efectos a partir del 15 de marzo de 2024 el Fideicomiso fue constituido.
(7) Con efectos a partir del 16 de abril de 2024 el Fideicomiso fue constituido.

Consolidación por control

Nombre	Actividad principal	País
North Star Financing Limited [1] [2] (SPV)	Sociedad privada limitada por acciones	Irlanda

(1) Con fecha del 19 de diciembre de 2024 fue constituida la sociedad privada, con obligación limitada a sus acciones
(2) Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía no tiene participación accionaria en North Star Financing Limited. Sin embargo, la administración ha determinado que la Compañía ejerce control sobre la entidad de conformidad con la NIIF 10 *Estados Financieros Consolidados*.

Los estados financieros de las subsidiarias fueron preparados por el mismo periodo en el que reporta la Compañía, aplicando políticas contables consistentes.

Se obtiene control cuando la Compañía está expuesta o tiene derechos a los rendimientos variables derivados de su implicación en una entidad, y tiene la capacidad de influir en esos rendimientos a través del ejercicio de su poder sobre la misma. Específicamente, la Compañía controla a una entidad si, y solo si, la Compañía tiene:

(i) Poder sobre la entidad (es decir, derechos existentes que le otorgan la facultad de dirigir las actividades relevantes de la participada).
(ii) Exposición o derecho a los rendimientos variables derivados de su implicación en la entidad.
(iii) Capacidad para utilizar su poder sobre la entidad para influir en el importe de los rendimientos.

Cuando la Compañía no disponga de la mayoría de los derechos de voto o derechos similares sobre una participada, la Compañía considerará todos los hechos y circunstancias relevantes para evaluar si tiene poder sobre una entidad, incluyendo:

(i) Acuerdos contractuales con otros propietarios de los derechos de voto de la entidad
(ii) Derechos surgidos de otros acuerdos contractuales, y
(iii) Derechos de voto y derechos de voto potenciales de la Compañía

La Compañía realiza una evaluación sobre si tiene o no control en una entidad y si los hechos y circunstancias indican que hay cambios en uno o más de los tres elementos que determinan el control. La consolidación de una subsidiaria comienza cuando la empresa adquiere el control de la subsidiaria y termina cuando pierde el control de la misma. Los activos, pasivos, ingresos y gastos de una subsidiaria que se han adquirido o enajenado durante el ejercicio, se incluyen en los estados financieros consolidados de la Compañía desde la fecha en la que obtiene control o hasta la fecha en la que la Compañía pierde el control de la subsidiaria.

Todos los saldos, transacciones, ganancias y pérdidas no realizadas resultantes de transacciones intercompañías se eliminan en su totalidad en el proceso de consolidación de los estados financieros consolidados.

En la consolidación, los activos y pasivos de las operaciones extranjeras se convierten a dólares estadounidenses al tipo de cambio vigente en la fecha de presentación y sus estados de resultados, se convierten a los tipos de cambio promedio vigentes en ese momento. Las diferencias de cambio que surgen en la conversión para consolidación se reconocen en otros resultados integrales ("ORI"). En la enajenación de una operación extranjera, el componente de ORI correspondiente a esa operación extranjera en particular se reconoce en resultados.

c) Reconocimiento de ingresos

Ingreso pasajero

Los ingresos por servicios de transportación aérea de pasajeros se reconocen cuando se presta el servicio o cuando los boletos vendidos no utilizados expiran, lo que suceda primero conforme al itinerario.

Las ventas de boletos son inicialmente reconocidas en el pasivo dentro del rubro de "ventas de transportación no utilizada" y una vez que se proporciona el servicio de transportación correspondiente, o cuando el boleto no reembolsable expira en la fecha de itinerario, se reconoce el ingreso devengado y la cuenta de pasivo de ventas de transportación no utilizada es reducida por el mismo monto. Todos los boletos de la Compañía son no reembolsables y están sujetos a cambios mediante el pago de un cargo adicional. La Compañía no cuenta con un programa de viajero frecuente.

El ingreso pasajero más significativo incluye, los ingresos generados de: i) tarifa, y ii) otros ingresos de pasajeros adicionales. Los otros ingresos de pasajero adicionales incluyen, pero no se limitan a exceso de equipaje, reservaciones a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada y cambios de itinerario e ingresos "charter". Estos ingresos son reconocidos como ingreso cuando se presta el servicio o cuando los boletos no reembolsables expiran en la fecha de itinerario programado.

La Compañía también clasifica como otros ingresos de pasajero adicionales a los ingresos provenientes de la membresía "V Club" y otros servicios similares, los cuales son reconocidos como ingreso en la vigencia en que el servicio es prestado.

La Compañía vende ciertos boletos con vuelos de conexión con uno o más segmentos operados por su otra aerolínea asociada. Para los segmentos operados por su otra aerolínea asociada, la Compañía ha determinado que actúa como un agente en nombre de la otra aerolínea, ya que es responsable de su parte del contrato (es decir, el transporte del pasajero). La Compañía, como agente, reconoce los ingresos dentro de otros ingresos operativos al momento del viaje por el monto neto retenido por la Compañía para cualquier segmento volado por otra aerolínea.

Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero

Los ingresos no relacionados con el ingreso pasajero más significativos incluyen: i) otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero que se describen a continuación, y ii) los servicios de carga.

Los otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero incluyen principalmente, pero no están limitados a las comisiones cargadas a terceras partes por la venta seguros de viaje y espacios de publicidad. Estos ingresos, igual que los servicios de carga son reconocidos en la fecha en que el servicio es prestado.

La Compañía también evalúa, en cada nueva transacción aplicable, las consideraciones de agente-principal en relación con ciertos acuerdos de servicios no relacionados con el vuelo, prestados por terceros. Cuando la Compañía determina que los servicios subyacentes se brindan a través de terceros que son los principales responsables de brindar los servicios, los ingresos por estos servicios específicos de viajes no relacionados con el vuelo se presentan en forma neta (agente).

Acuerdo de código compartido

El 16 de enero de 2018, la Compañía y Frontier firmaron un acuerdo de código compartido, el cual inició operaciones en septiembre de 2018.

A través de esta alianza, los clientes de la Compañía tienen acceso a ciudades adicionales en los Estados Unidos más allá de los destinos actualmente disponibles, debido a que los clientes de la Compañía pueden adquirir boletos a cualquiera de los destinos de Frontier; y los clientes extranjeros de Frontier tienen acceso a los nuevos destinos en México a través de la presencia de Volaris en aeropuertos mexicanos.

Los boletos de código compartido pueden ser comprados directamente de la página web de Volaris. La aerolínea que proporciona el transporte reconoce el ingreso cuando se presta el servicio al cliente.

Otras consideraciones analizadas como parte de los ingresos de contratos con clientes

Todos los servicios prestados por la Compañía, incluyendo la venta de boletos para vuelos futuros, otros servicios de pasajero y otros servicios no pasajero, deben ser pagados en una sola exhibición. El pago del precio de la transacción es igual al efectivo liquidado por el cliente a la fecha de venta (utilizando diferentes opciones de pago como las tarjetas de crédito o débito, pago a través de terceras partes o directamente en el mostrador en efectivo). Existe mínimo o ningún juicio para determinar el momento del reconocimiento de ingresos y el monto de estos. Inclusive si muchos de los servicios son inicialmente reconocidos como pasivos, no hay componente financiero en dichas transacciones.

El costo de obtener un contrato está representado por las comisiones pagadas a las agencias de viaje y las comisiones bancarias cargadas por las instituciones financieras que procesan las transacciones electrónicas (Nota 10). La Compañía no incurre en costos adicionales para obtener y ejecutar los contratos, que cumplan los requisitos para ser capitalizados.

Las cuentas por cobrar provienen principalmente de instituciones financieras, derivadas de las transacciones con tarjetas de débito o crédito, y por lo tanto, no generan intereses y tienen un término de 24 a 48 horas. La Compañía tiene el derecho de cobro desde el inicio de los contratos y no existen descuentos, incentivos, bonos u otras consideraciones variables subsecuentes a la compra que pudieran modificar el monto del precio de la transacción.

Los boletos de la Compañía no son reembolsables. Sin embargo, si la Compañía cancela un vuelo por causas atribuibles a la aerolínea, entonces el pasajero tiene derecho a mover su vuelo sin costo alguno, recibir un reembolso o un vale. No se reconocen ingresos hasta que se canjea el vale y el vuelo asociado se realiza o el vale expira. Cuando los vales emitidos superaran el importe original pagado por el pasajero, el exceso se registra como reducción de los ingresos operativos. Todos los ingresos de la Compañía relacionados con servicios futuros se prestan durante un periodo aproximado de 12 meses.

Contrato con FEMSA

El 23 de enero de 2023, la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, celebró un contrato con Lealtad Mercadotecnia y Conocimientos Agregados, S.A.P.I. de C.V. (el "Proveedor"), una subsidiaria de Fomento Económico Mexicano, S.A.B. de C.V. (FEMSA). Mediante este contrato, Concesionaria se integró como empresa participante en una coalición que forma el programa de lealtad denominado "Spin Premia®", establecido y administrado por el proveedor. Este programa ofrece beneficios exclusivos a sus usuarios, permitiéndoles acumular y redimir puntos de recompensa con OXXO y Volaris.

Bajo el acuerdo "Spin Premia", los clientes que participan en este programa tienen derecho a acumular o redimir puntos, cuando compran bienes o consumen servicios con cualquiera de las compañías que forman parte de la coalición.

Los puntos acumulados por servicios prestados por la Compañía se registran como una disminución de los ingresos. Los puntos redimidos en los servicios prestados por la Compañía son registrados como un ingreso diferido hasta que el servicio es proveído o los puntos expiran. El valor de los puntos se determina de acuerdo con las condiciones contractuales entre la Compañía y FEMSA.

d) Efectivo y equivalentes de efectivo

El efectivo y sus equivalentes están representados por depósitos bancarios, depósitos a corto plazo a la vista e inversiones de alta liquidez, con vencimientos cercanos a tres meses, desde la fecha de contratación establecida en los contratos. Para fines del estado consolidado de flujos de efectivo, el efectivo y los equivalentes de efectivo, consisten en efectivo e inversiones a corto plazo.

La administración evalúa las transacciones de efectivo realizadas por la Compañía, para determinar el efectivo y las actividades de inversión disponibles. Estas transacciones se clasifican con base en los resultados de esta evaluación.

La Compañía tiene acuerdos con instituciones financieras que procesan transacciones de tarjetas de crédito de clientes para la venta de viajes aéreos y otros servicios. Estos acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito no tienen requisitos significativos de reserva de efectivo.

La Compañía constituye reservas de efectivo requeridas por un contrato de deuda; sin embargo, dichas reservas permanecen disponibles para su disposición.

e) Inversiones a corto plazo

Las inversiones a corto plazo consisten en depósitos bancarios a plazo fijo con vencimiento desde la fecha de contratación establecida en la negociación y los días estipulados en los contratos.

f) Instrumentos financieros reconocimiento inicial y medición posterior

Un instrumento financiero es cualquier contrato que da lugar al reconocimiento de un activo financiero en una entidad y a un pasivo financiero o instrumento de patrimonio en otra entidad.

i) Activos financieros

Reconocimiento inicial

Clasificación de activos financieros y medición inicial

La Compañía determina la clasificación y medición de los activos financieros, de acuerdo con las categorías de la NIIF 9 ("Instrumentos Financieros"), las cuales se basan en: las características de los flujos de efectivo contractuales de los activos y el objetivo del modelo de negocio considerado para mantenerlos.

Los activos financieros incluyen aquellos contabilizados a valor razonable con cargo a resultados ("VRCR"), cuyo objetivo es mantenerlos para propósitos de negociación (inversiones a corto plazo) o a costo amortizado para cuentas por cobrar mantenidas para cobrar flujos de efectivo contractuales, los cuales se caracterizan únicamente por el pago de principal e intereses ("UPPI"). Los instrumentos financieros derivados también son considerados activos financieros cuando representan derechos contractuales para recibir efectivo u otros activos financieros. Todos los activos financieros de la Compañía son reconocidos inicialmente a valor razonable, incluyendo los instrumentos financieros derivados.

Reconocimiento subsecuente

La medición posterior de los activos financieros depende de su clasificación inicial de la siguiente manera:

1. Activos financieros a VRCR, los cuales incluyen activos mantenidos para negociación.
2. Activos financieros a costo amortizado, cuyas características cumplen el criterio UPPI y fueron originados para ser mantenidos para cobro de principal e intereses de acuerdo con el modelo de negocio de la Compañía.
3. Activos financieros a valor razonable con cambios en otros resultados integrales ("ORI") con reciclaje en los resultados acumulados.

Bajas

Un activo financiero (o cuando sea aplicable, una parte de algún activo financiero o parte de un grupo de activos financieros similares) se deja de reconocer cuando:

a) Los derechos para recibir flujos de efectivo provenientes del activo han expirado;

b) La Compañía ha transferido sus derechos para recibir flujos de efectivo de un activo o ha asumido la obligación de pagar flujos de efectivo recibidos en su totalidad y prácticamente de inmediato a un tercero; bajo un acuerdo "de transferencia": (i) la Compañía ha transferido prácticamente todos los riesgos y beneficios del activo; (ii) la Compañía no ha transferido ni retenido todos los riesgos y beneficios del activo, pero ha transferido el control del activo; o cuando la Compañía ha transferido su derecho para recibir flujos de efectivo de un activo o celebró un acuerdo "de transferencia". En este caso, la Compañía debe evaluar hasta qué grado ha retenido los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo. Si la Compañía no ha transferido ni retenido prácticamente todos los riesgos y beneficios del activo, o transferido el control del activo, el activo se reconoce en proporción a la participación de la Compañía en el activo.

   En ese caso, la Compañía también reconoce el pasivo relacionado. El activo transferido y el pasivo relacionado se miden de una manera que refleje los derechos y obligaciones que la Compañía haya retenido.

ii) Deterioro de activos financieros

En cada fecha de reporte, la Compañía evalúa si existe evidencia objetiva de que un activo financiero o grupo de activos financieros tienen deterioro. Un activo financiero tiene deterioro crediticio cuando uno o más eventos que han ocurrido desde el reconocimiento inicial de un activo (un evento de pérdida), tienen un impacto en los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero o el grupo de activos financieros, el cual puede ser estimado confiablemente.

La evidencia de que un activo financiero tiene deterioro crediticio puede incluir indicios de que los deudores o un grupo de deudores están experimentando dificultades financieras significativas, incumplimiento o morosidad en las cuentas por cobrar, la probabilidad de que entren en bancarrota u otra reestructura financiera, así como datos observables que indiquen que hay una disminución considerable en el estimado de los flujos de efectivo, atrasos o condiciones económicas que se correlacionan con los fallos económicos. Otras revelaciones relacionadas con el deterioro de los activos financieros también se proporcionan en la (Nota 8).

Para las cuentas por cobrar, la Compañía aplica un enfoque simplificado al calcular las pérdidas crediticias esperadas ("ECL" por sus siglas en inglés). Por lo tanto, la Compañía no identifica los cambios en el riesgo crediticio, sino que reconoce una provisión para pérdidas basada en las ECL de por vida en cada fecha de reporte.

Con base en esta evaluación se tienen en cuenta la provisión para las pérdidas esperadas de estas cuentas por cobrar (Nota 8).

iii) Pasivos financieros

Reconocimiento inicial y medición

Los pasivos financieros se clasifican, en su reconocimiento inicial, como pasivos financieros a VRCR, incluyendo préstamos y créditos, cuentas por pagar a proveedores, ventas de transportación no utilizada, otras cuentas por pagar e instrumentos financieros.

Todos los pasivos financieros se reconocen inicialmente a su valor razonable y en el caso de préstamos, créditos y cuentas por pagar, se netean los costos de transacción directamente atribuibles.

Reconocimiento subsecuente

La medición de los pasivos financieros depende de la clasificación que se presenta a continuación:

Pasivos financieros a costo amortizado

Las cuentas por pagar son medidas subsecuentemente a costo amortizado y no devengan intereses o resultan en ganancias o pérdidas debido a su naturaleza de corto plazo.

Los préstamos y créditos son la categoría más relevante de la Compañía. Después del reconocimiento inicial a valor razonable (consideración recibida), los préstamos y créditos que devengan intereses se miden a su costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva (TIE). Las ganancias y pérdidas se reconocen en los resultados del ejercicio al momento en que los pasivos son dados de baja, así como el proceso de amortización del método de TIE.

El costo amortizado se calcula tomando en consideración cualquier descuento o prima de emisión sobre la adquisición, así como las cuotas y costos que forman una parte integral de la TIE. La amortización de la TIE se presenta como costo financiero en el estado consolidado de resultados. Esta categoría de costo amortizado generalmente se aplica a los préstamos que devengan intereses (Nota 5).

Pasivos financieros a VRCR

Los pasivos financieros a VRCR incluye los pasivos financieros designados a la fecha del reconocimiento inicial a valor razonable clasificados como mantenidos para negociación, si son adquiridos con el propósito de venderlos en un futuro cercano. Esta categoría incluye instrumentos financieros derivados en relaciones de cobertura definidas bajo la NIIF 9 *"Instrumentos Financieros"*.

Bajas

Un pasivo financiero se deja de reconocer cuando la obligación se cumple, se cancela o expira.

Cuando un pasivo financiero existente es reemplazado por otro proveniente del mismo prestamista bajo condiciones sustancialmente diferentes, o si las condiciones de un pasivo existente se modifican de manera sustancial, tal intercambio o modificación se trata como una baja de un pasivo original y da lugar al reconocimiento de un pasivo nuevo.

La diferencia en los valores netos en libros correspondientes se reconoce en el estado consolidado de resultados.

Compensación de instrumentos financieros

Los activos y pasivos financieros son compensados y el monto neto es reconocido en el estado consolidado de situación financiera si:

(i) Existe actualmente un derecho exigible legalmente de compensar los importes reconocidos, y
(ii) Se tiene la intención de liquidarlos, por el importe neto o de realizar los activos y pagar los pasivos simultáneamente.

g) Otras cuentas por cobrar

Las otras cuentas por cobrar se integran principalmente por los procesadores de tarjetas de crédito relacionados con la venta de boletos. Dichas cuentas son valuadas a su costo menos las estimaciones reconocidas para las pérdidas crediticias, lo cual es similar a su valor razonable debido a su naturaleza de corto plazo.

h) Inventarios

Los inventarios consisten principalmente en refacciones consumibles, accesorios, materiales y suministros de equipo de vuelo, y se reconocen a su costo de adquisición. Los inventarios se contabilizan a su costo más bajo o a su valor neto de realización, el que sea menor. El costo de los inventarios se determina basado en el método de identificación específica y se registra como gasto conforme se utiliza en las operaciones. La Compañía reconoce las estimaciones necesarias por disminuciones en el valor de sus inventarios por deterioro, obsolescencia, lento movimiento y causas que indiquen que el uso o realización de los repuestos de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo que forman parte del inventario será menor al valor registrado. El costo de los inventarios se determina sobre la base del método de identificación específica y se registra como gasto conforme se utiliza en las operaciones.

i) Activos intangibles

El costo relacionado con la compra o el desarrollo de software que puede ser identificado de forma separada del *hardware* relacionado, se valúa al costo, se capitaliza de forma separada y se amortiza mediante el método de línea recta durante el periodo en el cual se generarán los beneficios. La Compañía revisa anualmente las vidas útiles estimadas y los valores residuales de los activos intangibles. Todos los cambios resultantes de este análisis se reconocen en forma prospectiva.

La Compañía reconoce pérdidas por deterioro en el valor de los activos intangibles utilizados en sus operaciones, cuando ciertos eventos y cambios en las circunstancias indican que los activos pudieran estar deteriorados, y cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su valor recuperable. El valor recuperable es: (i) el mayor entre el valor razonable menos el costo de ventas, y (ii) su valor de uso.

El cálculo del valor de uso se basa en el modelo de flujos de efectivo descontados, utilizando las proyecciones de la Compañía sobre sus resultados de operación para el futuro cercano, que generalmente no son mayores a cinco años. El monto recuperable de los activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la elaboración de proyecciones y la tasa de descuento utilizada en el cálculo. Por los años terminados el 31 de diciembre 2024, 2023 y 2022, la Compañía no registró ninguna pérdida por deterioro en el valor de sus activos intangibles.

Software

La adquisición de licencias de software de computadora se capitaliza sobre la base del costo incurrido para adquirir, implementar y poner el software en funcionamiento. Los costos asociados con el mantenimiento de los programas informáticos se reconocen en resultados cuando se incurren. En caso de desarrollos o mejoras a sistemas que generarán beneficios económicos futuros probables, la Compañía capitaliza los costos del desarrollo de software, incluyendo los gastos directamente atribuibles en materiales, mano de obra y otros costos directos.

El costo del software adquirido se amortiza linealmente durante su vida útil. Las licencias y derechos de software adquiridos por la Compañía tienen vidas útiles finitas y se amortizan linealmente en el plazo del contrato. El gasto por amortización se reconoce en el estado consolidado de resultados.

j) Depósitos en garantía

Los depósitos en garantía incluyen principalmente depósitos para el mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores, depósitos para renta de equipo de vuelo y otros depósitos en garantía. Los depósitos de aeronaves y motores son mantenidos por arrendadores en dólares estadounidenses y se presentan como activo circulante y activo no circulante, con base en las fechas de recuperación de cada depósito establecido en los contratos relacionados (Nota 11).

Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores

La mayoría de los contratos de arrendamiento de la Compañía estipulan la obligación de pagar depósitos para mantenimiento a los arrendadores de las aeronaves, con la finalidad de garantizar los trabajos de mantenimiento mayor.

Estos contratos de arrendamiento establecen que los depósitos de mantenimiento son reembolsables para la Compañía al momento en que se concluya el evento de mantenimiento mayor por un monto equivalente a: (i) el depósito para mantenimiento en poder del arrendador asociado al evento especifico de mantenimiento, o (ii) los costos que califiquen relacionados con el evento de mantenimiento específico.

Sustancialmente todos los depósitos de mantenimiento mayor se calculan con base en el uso de las aeronaves y motores arrendados (horas de vuelo o ciclos de operación). El único fin de estos depósitos es garantizar ante el arrendador la ejecución de los trabajos de mantenimiento de las aeronaves y motores.

Los depósitos de mantenimiento que la Compañía espera recuperar de los arrendadores se presentan como depósitos en garantía en el estado consolidado de situación financiera.

De acuerdo con el plazo del arrendamiento, en cada contrato se evalúa si se espera realizar el mantenimiento mayor de las aeronaves y motores arrendados. En caso de que no se espere realizar el mantenimiento mayor por cuenta propia, el depósito se registra como un pago de arrendamiento variable en el estado consolidado de resultados, ya que representa parte del uso de los bienes arrendados y se determinan en función del tiempo o ciclos de vuelo. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía reconoció pagos como renta suplementaria de US$114,316, US$83,528 y US$48,172, respectivamente.

Cuando se realizan modificaciones a los contratos que conllevan una extensión del plazo del arrendamiento, dichos depósitos de mantenimiento que habían sido registrados previamente como cuotas variables de arrendamiento se pueden convertir en depósitos recuperables, y presentarse como activos recuperables, a la fecha de modificación.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023, la Compañía incorporó 14 y 13 aeronaves a su flota, respectivamente (Nota 14). Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024, la Compañía extendió el periodo de arrendamiento de 10 aeronaves y dos motores. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2023, la Compañía extendió el periodo de arrendamiento de nueve aeronaves y seis motores. Algunos contratos de arrendamiento de aeronaves no requieren la obligación de pagar depósitos de mantenimiento a los arrendadores por adelantado para garantizar actividades de mantenimiento importantes, por lo que la Compañía no realiza pagos por depósitos de garantía con respecto a estas aeronaves. Sin embargo, algunos de estos contratos de arrendamiento incluyen la obligación de realizar pagos de ajuste de mantenimiento a los arrendadores al final del período de arrendamiento. Estos ajustes de mantenimiento cubren eventos de mantenimiento que no se espera que se realicen antes de la terminación del arrendamiento; para dichos acuerdos, la Compañía acumula un pasivo relacionado con el monto de los costos que se incurrirán al término del arrendamiento, ya que no se han realizado depósitos de mantenimiento (Nota 16).

k) Mantenimiento de aeronaves y motores

La Compañía está obligada a llevar a cabo diferentes tareas de mantenimiento para las aeronaves. Las tareas de mantenimiento dependen de la edad, tipo y red de rutas sobre las que opera (utilización).

Los requerimientos de mantenimiento de la flota pueden incluir revisiones de mantenimiento preventivo basadas en recomendaciones de los fabricantes, por ejemplo, revisiones de componentes, revisiones de la estructura de la aeronave y pruebas de mantenimiento y de motor periódicas.

El mantenimiento y reparación de aeronaves consiste en mantenimiento rutinario y no rutinario, divididos principalmente en tres categorías generales: (i) mantenimiento rutinario de línea, (ii) mantenimiento mayor y (iii) revisiones de componentes.

(i) Los requerimientos de mantenimiento rutinario de la línea consisten en inspecciones programadas a las aeronaves de la Compañía, incluyendo revisiones previas al vuelo, durante pernocta y revisiones semanales, diagnósticos generales y cualquier mantenimiento no programado, según se requiera. Este tipo de mantenimiento normalmente son realizados por los mecánicos capacitados por la Compañía y se llevan a cabo en los principales aeropuertos en los que la Compañía presta servicios, con el apoyo de empresas subcontratadas.

Otras actividades de mantenimiento adicionales son subcontratadas con socios comerciales de mantenimiento certificados, organizaciones de reparación y revisión. El mantenimiento rutinario también incluye trabajos programados que normalmente puede tomar de seis a 12 días y que se requieren cada 24 o 36 meses, tales como revisiones de 24 meses y revisiones denominadas *"C checks"*. Todos los costos de mantenimiento se registran en gastos cuando se incurren.

(ii) Las inspecciones de mantenimiento mayor de las aeronaves consisten en una serie de tareas más complejas, incluidas las revisiones estructurales de fuselaje, cuya realización puede tomar de una hasta seis semanas y que por lo general se requieren cada seis años.

El mantenimiento mayor se reconoce utilizando el método de diferimiento, a través del cual los costos de mantenimiento exhaustivo y de reacondicionamiento y reparaciones mayores, se capitalizan como mejoras a equipos de vuelo arrendados y se amortizan durante el periodo más corto entre el próximo evento de mantenimiento mayor y la vigencia restante del contrato de arrendamiento. La fecha del próximo evento de mantenimiento mayor se estima bajo ciertos supuestos, que incluyen, entre otros, el tiempo de uso estimado del activo arrendado. La Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos ("*United States Federal Aviation Administration*") y la Agencia Federal de Aviación Civil ("AFAC") autorizan los intervalos entre los trabajos de mantenimiento y tiempos de remoción promedio siguiendo las recomendaciones del fabricante de las aeronaves y sus componentes de flota.

Estos supuestos podrían modificarse con base en los cambios en el uso de las aeronaves, cambios en los reglamentos de las autoridades técnicas y cambios en los intervalos entre los trabajos de mantenimiento recomendados por el fabricante. Además, estos supuestos pueden verse afectados por eventos no planeados que pudieran dañar el fuselaje, motor o componente principal de una aeronave de tal grado de que se requiriera un servicio de mantenimiento mayor antes del servicio de mantenimiento programado. En la medida en que se incremente el uso real en comparación con lo planeado, se reduce el tiempo que transcurrirá antes del próximo evento de mantenimiento, lo que podría dar lugar a un gasto adicional durante un periodo más corto.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía capitalizó eventos de mantenimiento mayor como parte de las mejoras a equipo de vuelo arrendados por US$129,354, US$139,830 y US$138,811, respectivamente. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 el gasto por amortización de los costos de mantenimiento mayor ascendió a US$150,625, US$114,924 y US$83,071, respectivamente. La amortización de los costos de mantenimiento diferidos es registrada como parte de la depreciación y amortización en el estado consolidado de resultados.

(iii) La Compañía cuenta con un contrato de pago por hora vuelo para servicios a sus componentes, el cual garantiza que los componentes de las aeronaves de su flota estén disponibles cuando sean requeridos. Dicho contrato también garantiza el acceso a componentes que cumplen con las condiciones de devolución establecidas en el contrato de arrendamiento de las aeronaves (periodo establecido), con un precio fijo al momento de la devolución de los equipos. El costo de mantenimiento relacionado con este contrato se registra mensualmente en el estado consolidado de resultados.

La Compañía cuenta con un contrato de pago por hora vuelo (acuerdo para reparaciones) que garantiza un costo por las visitas al taller de motores, brinda cobertura de motores misceláneos, respalda el costo de eventos por daños provocados por objetos extraños, proporciona protección contra incrementos en precio del costo anual y otorga un crédito para ciertos materiales de desecho. El costo de esta cobertura para eventos misceláneos de motores se reconoce mensualmente en el estado consolidado de resultados conforme se incurre.

l) Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto

Las refacciones rotables, mobiliario y equipo son registrados al costo de adquisición y son depreciados con base en la vida útil estimada usando el método de línea recta. La depreciación es calculada con base en el costo menos el valor residual estimado de los activos.

Los motores de repuesto de las aeronaves tienen diferentes componentes significativos con diferentes vidas útiles, las cuales se contabilizan como componentes por separado como parte de las piezas de refacción (componentes principales) (Nota 12).

Los pagos previos a la entrega se refieren a los anticipos realizados a los fabricantes de aeronaves y motores durante la etapa de fabricación de la aeronave. Los costos por préstamos relacionados con la adquisición o construcción de los activos calificables se capitalizan como parte del costo del activo.

Las tasas de depreciación son como sigue:

	Tasa de depreciación anual
Equipo de vuelo	4.0-16.7%
Construcciones y mejoras en procesos	Vigencia del contrato de arrendamiento
Equipo de cómputo	25%
Herramientas de taller	[illegible]
Equipo de fuerza eléctrica	10%
Equipo de comunicaciones	10%
Maquinaria y equipo de taller	10%
Equipo de transporte motorizado en plataforma	25%
Carros de servicios abordo	20%
Mobiliario y equipo de oficina	10%
Mejoras a equipos de vuelo arrendados	El menor entre: (i) vigencia del arrendamiento, o (ii) el próximo evento de mantenimiento mayor [1]

[1] El periodo se determina de acuerdo con el uso.

La Compañía revisa anualmente las vidas útiles de los activos y cualquier cambio se reconoce de forma prospectiva.

La Compañía identificó una única Unidad Generadora de Efectivo (UGE), la cual considera los activos de larga duración y la flota completa, incluyendo el activo por derecho de uso y el equipo de vuelo. La Compañía evalúa, en cada fecha de reporte, si existe alguna evidencia objetiva de que los activos de larga duración y la flota completa, incluyendo el activo por derecho de uso y el equipo de vuelo estén deteriorados en la UGE. La Compañía registra las pérdidas por deterioro en refacciones rotables, mobiliario y equipo y en sus activos por derecho de uso utilizados en su operación cuando los eventos o cambios en las circunstancias indican que los activos pudieran estar deteriorados, o cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su monto recuperable, que es el mayor entre (i) el valor razonable menos el costo de venta y (ii) su valor en uso.

El cálculo del valor en uso se basa en el modelo de flujos de efectivo descontados, utilizando las proyecciones de la Compañía sobre sus resultados de operación para el futuro cercano, que generalmente no son mayores a cinco años. El monto recuperable de los activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la elaboración de proyecciones y la tasa de descuento utilizada en el cálculo.

m) Transacciones en moneda extranjera y diferencias cambiarias

Los estados financieros consolidados de la Compañía se presentan en dólares estadounidenses, que es la moneda funcional de la Compañía y sus principales subsidiarias. Para cada subsidiaria, la Compañía determina la moneda funcional y las partidas incluidas en los estados financieros de cada entidad se miden utilizando la moneda del entorno económico principal en el que opera cada entidad ("la moneda funcional").

Los estados financieros de las operaciones extranjeras preparados conforme a las NIIF y denominados en sus respectivas monedas locales diferentes a su moneda funcional, se convierten a su moneda funcional como sigue:

- Las transacciones en moneda extranjera se convierten a las respectivas monedas funcionales a los tipos de cambio de las fechas de las transacciones.
- Todos los activos y pasivos monetarios se convierten a la moneda funcional al tipo de cambio de la fecha del reporte del estado consolidado de situación financiera.
- Todas las partidas no monetarias que se miden con base en el costo histórico en moneda extranjera se convierten al tipo de cambio de la fecha de transacción.
- Las cuentas de patrimonio se convierten al tipo de cambio vigente en el momento en que se realizaron las aportaciones de capital, y se generaron las utilidades.
- Los ingresos, costos y gastos se convierten al tipo de cambio promedio durante el periodo aplicable.

Las diferencias surgidas de la remedición a moneda funcional se reconocen en el estado consolidado de resultados.

Los activos y pasivos de operaciones extranjeras se convierten de la moneda funcional a la moneda de presentación, al tipo de cambio de la fecha de presentación; los ingresos y gastos se convierten cada mes al tipo de cambio promedio mensual.

Las diferencias en moneda extranjera derivadas de la conversión a la moneda de presentación se reconocen en ORI. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, el monto de las diferencias por tipo de cambio en la conversión de operaciones extranjeras fue de US$(3,879), US$749 y US$3,471, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, los tipos de cambio más relevantes que se utilizaron para las conversiones a dólares estadounidenses son los siguientes:

	2024		2023		2022	
Moneda	**Tipo de cambio de cierre**	**Tipo de cambio promedio**	Tipo de cambio de cierre	Tipo de cambio promedio	Tipo de cambio de cierre	Tipo de cambio promedio
Pesos Mexicanos	**Ps. 20.2683**	**Ps. 18.3000**	Ps. 16.8935	Ps. 17.7665	Ps. 19.3615	Ps. 20.1254
Colón	**₡. 512.2300**	**₡. 517.3692**	₡. 524.7900	₡. 545.1760	₡. 594.9700	₡. 649.5908
Quetzal	**Q. 7.71833**	**Q. 7.7695**	Q. 7.8301	Q. 7.8428	Q. 7.8515	Q. 7.7765
Pesos Colombianos	**COP. 4,409.15**	**4,071.03**	COP. 3,822.05	COP. 4,327.66	COP. 4,810.20	COP. 4,255.44

n) Pasivos y provisiones

Las provisiones se reconocen cuando existe una obligación presente (legal o asumida) como resultado de un evento pasado, es probable que se requiera la salida de recursos económicos que incorporan beneficios económicos para liquidar la obligación, y cuando pueda hacerse una estimación confiable del monto de la obligación. Si el efecto del valor del dinero a través del tiempo es material, el importe de la provisión es descontado usando una tasa antes de impuestos corrientes que refleje, cuando sea apropiado, el riesgo específico del pasivo correspondiente. En estos casos, el incremento en la provisión derivado del paso del tiempo se reconoce como costo de financiamiento.

o) Beneficios a empleados

i) Vacaciones del personal

La Compañía y sus subsidiarias en México y Centroamérica reconocen una reserva para los costos derivados de ausencias pagadas, como lo son las vacaciones, y se reconocen conforme se devengan.

ii) Beneficios por terminación

La Compañía reconoce un pasivo y un gasto por beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas:

a) Cuando ya no pueda retirar la oferta de dichos beneficios;

b) Cuando la Compañía reconoce los costos de una reestructuración los cuales están dentro del alcance de la NIC 37, *Provisiones, pasivos y activos contingentes,* referentes al pago de beneficios por terminación.

La Compañía está comprometida a una terminación cuando, y sólo cuando, cuenta con un plan formal detallado de terminación y no tiene posibilidad realista de retirarla.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023, no ha sido reconocida ninguna provisión de beneficios por terminación.

iii) Prima de antigüedad

De acuerdo con la Ley Federal del Trabajo, la Compañía otorga primas de antigüedad a sus empleados en determinadas circunstancias. Estos beneficios consisten en un pago único equivalente a 12 días de salario por cada año de servicio (de acuerdo con el último sueldo del empleado, pero limitado al doble del salario mínimo legal), pagado a todos los empleados con 15 o más años de servicio, así como a ciertos empleados que sean despedidos involuntariamente antes del otorgamiento de su prima de antigüedad.

Las obligaciones relacionadas con primas de antigüedad, diferentes a las que surgen de reestructuraciones, se reconocen con base en cálculos actuariales y se determinan utilizando el método de crédito unitario proyectado.

La valuación actuarial más reciente se realizó al 31 de diciembre de 2024. La remedición del pasivo neto por beneficios definidos que surge de las ganancias y pérdidas actuariales son reconocidas en su totalidad en el periodo en que ocurren dentro del ORI. Dichas ganancias y pérdidas actuariales no son reclasificadas a resultados en periodos posteriores.

El activo o pasivo por beneficios definidos comprende el valor presente de la obligación por beneficios definidos, usando una tasa de descuento con base en bonos del gobierno, menos el valor razonable de los activos del plan fuera de los cuales las obligaciones deben ser liquidadas.

La Compañía no tiene la obligación de pagar primas de antigüedad en sus subsidiarias en Costa Rica, Guatemala y El Salvador; estos países tienen beneficios post - empleo.

iv) Incentivos

La Compañía tiene implementado un plan de incentivos trimestrales para cierto personal, mediante el cual se otorgan bonos en efectivo por cumplimiento de objetivos de desempeño. Estos incentivos se reconocen como un beneficio a corto plazo, de acuerdo con la NIC 19 *Beneficios a los empleados*. La provisión es reconocida con base en el monto estimado del pago del incentivo. Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 la Compañía reconoció US$4,249, US$3,467 y US$2,992, respectivamente, por concepto de bonos trimestrales, registrados dentro del rubro de salarios y beneficios.

La Compañía tiene un plan de incentivos a corto plazo para cierto personal clave, por medio del cual, bonos en efectivo son otorgados cuando ciertos objetivos de desempeño de la Compañía se cumplen. Estos incentivos se pagan inmediatamente después del cierre de cada año y también son contabilizados como un beneficio a corto plazo bajo la NIC 19. Se reconoce una provisión con base en el monto estimado del pago de incentivos (Nota 7).

v) Plan de incentivos a largo plazo ("PILP") y plan de retención a largo plazo ("PRLP").

La Compañía ha adoptado un plan de incentivos a largo plazo. Este plan consiste en la compra de acciones (liquidables en capital) y un plan de derechos de apreciación sobre acciones "DASA" (liquidables en efectivo) y, por lo tanto, registrado de acuerdo con la NIIF 2 "*Pagos basados en acciones*".

La Compañía mide el costo de sus transacciones liquidables con patrimonio a su valor razonable en la fecha en que los beneficios son otorgados en forma condicional a los empleados. El costo de las transacciones liquidables con patrimonio se reconoce en el estado de resultados junto con el correspondiente incremento en las acciones en tesorería, durante el periodo en el cual se cumplen las condiciones de desempeño y/o servicio.

Durante 2024, 2023 y 2022, la Compañía aprobó y renovó el plan de retención a largo plazo ("PRLP"), que consiste en un plan de compra de acciones (liquidable en capital). Este plan no incluye compensaciones en efectivo otorgadas a través de derechos de apreciación sobre las acciones de la Compañía. Los planes de retención otorgados en periodos anteriores continuarán en vigor y con efecto hasta sus respectivas fechas de vencimiento y las compensaciones en efectivo derivadas de los mimos se liquidarán de acuerdo con las condiciones establecidas en cada plan.

a) Pagos basados en acciones

Plan de incentivos a largo plazo

-Plan de compra de acciones (liquidable en capital)

Ciertos ejecutivos clave de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de planes de compra de acciones denominadas en unidades de acciones restringidas ("RSUs"), los cuales han sido clasificados como transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones). El costo del plan de compra de acciones se valúa a la fecha en que se otorgó la concesión tomando en consideración los términos y condiciones en que las opciones fueron otorgadas. El costo de la compensación liquidable en capital es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 18).

b) Plan DASA (derechos de apreciación sobre acciones – liquidables en efectivo)

La Compañía otorgó DASAs a ciertos ejecutivos clave, los cuales les dan el derecho de pagos en efectivo después de un periodo de servicios.

El monto del pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de las acciones de la Compañía generado en el período que va desde la fecha en que se otorgan los derechos y la fecha de ejercicio. El pasivo por DASAs se valúa, inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación al valor razonable, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados. El costo de la compensación es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 18).

El costo del plan de DASA es medido inicialmente a su valor razonable a la fecha de otorgamiento; un mayor detalle se provee en la (Nota 18). Este valor razonable se registra como gasto, con su correspondiente registro en pasivo. De forma similar a los beneficios liquidados en capital descritos anteriormente, la valuación de los beneficios liquidables en efectivo también requiere utilizar supuestos similares, según proceda.

Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía (*Management Incentive Plan* "MIP", por sus siglas en inglés)

- MIP II

El 19 de febrero de 2016, la Asamblea de Accionistas de la Compañía autorizó la extensión del MIP para algunos ejecutivos clave, a este plan se le denominó MIP II. De acuerdo con este plan, la Compañía otorgó DASAs a los ejecutivos clave, los cuales se liquidan en efectivo después de cumplir el período de servicios requerido. El monto liquidable en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de las acciones de la Compañía generado en el período que va desde la fecha de otorgamiento de derechos y la fecha de ejercicio. El pasivo por DASAs se valúa, inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación, al valor razonable de los DASAs, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados. El costo de la compensación es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 18).

c) Plan de incentivos para los Miembros del Consejo de Administración (Board of Directors Incentive Plan "BoDIP" por sus siglas en inglés)

Ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual ha sido clasificado como un plan basado en acciones, y por lo tanto contabilizado bajo la NIIF 2 "Pagos basados en acciones".

En abril de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó el Plan de Incentivos para Miembros del Consejo de Administración, para el beneficio de ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía. Este plan otorga la opción para adquirir acciones de la Compañía o CPOs durante un periodo de cinco años, el cual fue determinado en la fecha de otorgamiento. Este plan no requiere condiciones de servicio o de desempeño para los Miembros del Consejo de Administración para ejercer la opción de adquirir acciones y, por lo tanto, tienen el derecho de requerir la entrega de dichas acciones cuando las paguen.

En abril de 2023, la Asamblea General Anual de Accionistas de la Compañía modificó los términos del BoDIP de manera que a partir de 2023 ciertos miembros del Consejo de Administración reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones.

vi) Participación de los trabajadores en las utilidades

La Ley del Impuesto Sobre la Renta ("LISR"), establece que la base para el cálculo de la distribución de las utilidades a los trabajadores será la renta impuesta al contribuyente del año para propósitos de impuestos, incluyendo ciertos ajustes establecidos en la LISR, a la tasa de 10%. La Ley Federal del Trabajo ("LFT") establece un límite para el pago de la PTU, de hasta 3 meses del salario actual del trabajador o el promedio de la PTU recibida por el empleado en los tres años anteriores.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, el costo de la participación de los trabajadores en las utilidades reconocido en los gastos operativos de los estados financieros consolidados fue de US$18,623, US$1,481 y US$136, respectivamente. Las subsidiarias en Centroamérica no tienen la obligación de calcular participación de los trabajadores en las utilidades, debido a que no es requerido por las regulaciones locales.

p) Arrendamientos

La Compañía evalúa al inicio de cada contrato si un contrato es, o contiene un arrendamiento. Es decir, si el contrato transfiere el derecho de controlar el uso de un activo identificado por un período a cambio de una contraprestación.

La Compañía aplica un enfoque único de reconocimiento y medición para todos los arrendamientos, excepto por los arrendamientos con una vigencia considerada a corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor. La Compañía reconoce los pasivos por arrendamiento por los pagos a realizar bajo el plazo del arrendamiento y el activo por derecho de uso que representan el derecho a usar los activos subyacentes.

i. Activos por derecho de uso

La Compañía reconoce los activos por derecho de uso a la fecha de inicio del arrendamiento. Los activos por derecho de uso se valúan al costo, menos cualquier depreciación acumulada y pérdidas por deterioro, y se ajustan al realizar una revaluación de los pasivos por arrendamiento. El costo de los activos por derecho de uso incluye la cantidad de pasivos por arrendamiento reconocidos, los costos directos iniciales incurridos por la Compañía, un estimado de los costos a incurrir por la Compañía en el desmantelamiento y remoción de los activos subyacentes a las condiciones requeridas por los términos y condiciones de los contratos de arrendamiento y los pagos de arrendamiento incurridos en la fecha de inicio, menos los incentivos de arrendamiento recibidos.

Los componentes de los activos por derecho de uso se deprecian de forma lineal durante el plazo más corto entre el plazo del arrendamiento y la vida útil estimada de los activos, de la siguiente manera:

Aeronaves	hasta 18 años
Motores de repuesto	hasta 18 años
Arrendamientos de edificios	hasta diez años
Componentes de mantenimiento	hasta ocho años

ii. Pasivos por arrendamiento

En la fecha de inicio del arrendamiento, la Compañía reconoce los pasivos por arrendamiento medidos al valor presente de los pagos por arrendamiento que se realizarán durante el plazo del arrendamiento. Los pagos de arrendamiento incluyen pagos fijos menos cualquier incentivo de arrendamiento por cobrar, pagos de arrendamiento variables que dependen de un índice o una tasa y montos que se espera pagar bajo garantías de valor residual.

Los pagos de arrendamiento variables que no dependen de un índice o una tasa se reconocen como gastos en el período en que se produce el evento o condición que produce la obligación de pago.

Al calcular el valor presente de los pagos de arrendamiento, la Compañía utiliza su tasa de interés incremental en la fecha de inicio del arrendamiento, debido a que la tasa de interés implícita en el arrendamiento no es fácilmente determinable. Después de la fecha de inicio, el monto de los pasivos por arrendamiento se incrementa para reflejar la acumulación de intereses y se reduce por los pagos de arrendamiento realizados. Además, el importe en libros de los pasivos por arrendamiento se vuelve a medir si hay una modificación, un cambio en el plazo del arrendamiento, un cambio en los pagos del arrendamiento o un cambio en la evaluación de una opción para comprar el activo subyacente. Cuando el pasivo por arrendamiento se vuelve a medir, se realiza un ajuste correspondiente al valor en libros del activo por derecho de uso o si la Compañía adquiere el activo subyacente se registra como ganancia o pérdida en el estado de resultados.

Los arrendamientos a corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen como gastos de forma lineal durante el plazo del arrendamiento.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía no reconoció deterioro en relación con los activos por derecho de uso.

iii. Venta y arrendamiento en vía de regreso

La Compañía celebra transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso mediante las cuales una aeronave o motor es vendido al arrendador y el acepta volver a arrendar dicha aeronave o motor a la Compañía.

La Compañía mide el activo por derecho de uso que surge del arrendamiento en vía de regreso en la proporción del valor en libros del activo que se relaciona con el derecho de uso retenido por el vendedor-arrendatario. En consecuencia, la Compañía reconoce en el estado consolidado de resultados únicamente el monto de cualquier ganancia o pérdida que se relacione con los derechos transferidos al comprador-arrendador. Si el valor razonable de la contraprestación por la venta de un activo no es igual al valor razonable del activo, o si los pagos por el arrendamiento no son a precio de mercado, entonces la Compañía ajusta la diferencia para medir los ingresos de la venta a su valor razonable y contabiliza cualquier término por debajo del mercado como un pago anticipado de los pagos del arrendamiento y cualquier término por encima del mercado como financiamiento adicional proporcionada por el comprador-arrendador al vendedor-arrendatario.

Primero, las transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso son analizadas en el ámbito de la NIIF 15 – Ingresos de Contratos con Clientes, con el fin de verificar si la obligación de desempeño ha sido satisfecha y, por tanto, contabilizar la venta del activo. Si no se cumple este requisito, entonces la transacción constituye una transacción fallida de venta y arrendamiento en vía de regreso y es contabilizada como una transacción de financiamiento. Si se cumplen los requisitos relacionados con la obligación de desempeño establecidos en la NIIF 15, la Compañía mide un activo por derecho de uso que surge de la transacción de venta con arrendamiento posterior en proporción al valor en libros del activo relacionado con el derecho de uso activos retenidos por la Compañía. En consecuencia, sólo se reconocen las ganancias o pérdidas relacionadas transferidas al arrendador-comprador.

Durante 2024 y 2023, la Compañía celebró 15 y 11 acuerdos, respectivamente, que calificaron como transacciones fallidas de venta y arrendamiento de motores en vía de regreso, debido a que los contratos contienen una opción sustancial que permite a la Compañía recomprar los motores al final del plazo del arrendamiento.

q) Obligaciones de devolución

Los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores de la Compañía requieren condiciones de devolución específicas, las cuales se describen a continuación:

a) Desmantelar y remover el activo subyacente, para cumplir con las condiciones requeridas por los términos y condiciones estipuladas en cada contrato de arrendamiento, generalmente relacionados con la estandarización y pintura de las aeronaves, y que puede estimarse razonablemente al inicio del arrendamiento. Estos costos se reconocen inicialmente a su valor presente como parte del costo de los activos por derecho de uso.

b) Los componentes de las aeronaves (Fuselaje, APU y tren de aterrizaje) y motores (reparaciones y piezas de vida limitada) deben ser devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, los cuales en ningún caso están relacionados a mantenimientos mayores programados, son obligaciones presentes estimadas y reconocidas proporcionalmente como una provisión durante el tiempo en el cual se vuelve probable que dichos costos sean incurridos y pueden ser medidos confiablemente. Estos costos de devolución son reconocidos como un componente de los gastos de renta variable y la provisión se remide e incluye como parte de otros pasivos durante el plazo restante del arrendamiento. La Compañía estima la provisión relacionada con los componentes y motores de aeronaves utilizando ciertos supuestos que incluyen el uso proyectado de la aeronave y los costos esperados de las tareas de mantenimiento a desarrollar. Esta provisión se reconoce sobre el valor presente de los costos futuros que se espera incurrir para cumplir las condiciones de devolución (Nota 14 y 16).

r) Otros impuestos y contribuciones por pagar

La Compañía debe cobrar ciertos impuestos y contribuciones a los pasajeros a nombre de las agencias gubernamentales y los aeropuertos, mismos que son enterados a las entidades gubernamentales o aeropuertos correspondientes de forma periódica. Estos impuestos y contribuciones incluyen impuestos al transporte público federal, cargos federales por revisión de seguridad, cargos por uso del pasajero de las instalaciones del aeropuerto e impuestos vinculados con las llegadas y salidas internacionales. Estos conceptos son cobrados a los clientes al momento de comprar sus boletos, pero no se reconocen como parte de ingresos por servicios. La Compañía registra un pasivo al momento del cobro al pasajero y cancela el pasivo cuando los pagos se enteran a la entidad gubernamental o al aeropuerto correspondiente.

s) Impuestos a la utilidad

Impuesto a la utilidad corriente

Los activos y pasivos por impuesto a la utilidad corriente por el periodo actual se miden con base en el monto que se espera recuperar o pagar a las autoridades fiscales. La legislación y tasas fiscales utilizadas para calcular dichos importes son aquellas que están aprobadas o cuyo procedimiento de aprobación se encuentra próximo a completarse en la fecha de presentación de información.

El gasto por impuesto a la utilidad corriente relacionado con los conceptos reconocidos directamente en el patrimonio es registrado en el patrimonio. Periódicamente, la administración de la Compañía evalúa las posiciones tomadas en las declaraciones de impuestos con respecto a situaciones en donde las regulaciones fiscales aplicables están sujetas a interpretación, y crea las provisiones que resulten necesarias.

Impuesto a la utilidad diferido

El impuesto a la utilidad diferido se reconoce con respecto a las diferencias temporales entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros a efectos de información financiera a la fecha de presentación de la información.

Los pasivos por impuesto a la utilidad diferido se reconocen por todas las diferencias temporales gravables, excepto con respecto a las diferencias temporales gravables relacionadas con inversiones en subsidiarias cuando el momento de reversión de la diferencia temporal puede controlarse y es probable que la diferencia temporal no se revierta en un futuro previsible.

Los activos por impuesto a la utilidad diferido se reconocen por todas las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales no utilizados y las pérdidas fiscales no amortizadas. Los activos por impuesto a la utilidad diferido se reconocen en la medida en que sea probable que existan utilidades fiscales futuras, contra las cuales se podrán aplicar las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales no utilizados y las pérdidas fiscales por amortizar, excepto con respecto a las diferencias temporales deducibles relacionadas con inversiones en subsidiarias, los activos por impuestos diferidos se reconocen sólo en la medida en que sea probable que las diferencias temporales se reviertan en un futuro previsible y que haya beneficios fiscales contra los cuales se podrán utilizar las diferencias temporales.

La Compañía considera los siguientes criterios al evaluar la probabilidad de que exista utilidad fiscal contra la cual pueden utilizarse las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos fiscales no utilizados: (a) si la entidad tiene suficientes diferencias temporales relacionadas con la misma autoridad tributaria y la misma entidad impositiva, que dará lugar a cantidades impositivas contra las cuales pueden utilizarse las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos fiscales no utilizados antes de que expiren; (b) si es probable que la Compañía obtenga ganancias gravables antes de que expiren las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos tributarios no utilizados; (c) si las pérdidas fiscales no utilizadas son el resultado de causas identificables que es poco probable que se repitan; y (d) si hay oportunidades de estrategias fiscales disponibles para la Compañía, las cuales crearán ganancias gravables en el período en el que pueden utilizarse las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos tributarios no utilizados.

El importe en libros de los activos por impuesto a la utilidad diferido se revisa en cada fecha de presentación y se reduce en la medida en que ya no sea probable que haya suficientes ganancias fiscales disponibles para permitir que se utilice todo o parte del activo por impuestos diferidos. Los activos por impuestos diferidos no reconocidos son reevaluados en cada fecha de presentación y se reconocen en la medida en que sea probable que las ganancias fiscales futuras permitan recuperar el activo por impuestos diferidos.

Los activos y pasivos por impuesto a la utilidad diferido se calculan a las tasas fiscales que se espera sean aplicables en el ejercicio en que el activo se realice o el pasivo se liquide, con base en las tasas fiscales (y leyes fiscales) promulgadas a la fecha de presentación.

El impuesto a la utilidad diferido relacionado con partidas reconocidas fuera de utilidad o pérdida se reconoce fuera de utilidad o pérdida. Las partidas por impuestos diferidos se reconocen en correlación con ORI.

Los activos y pasivos por impuestos a la utilidad diferidos se compensan si existe un derecho legalmente exigible para compensar los activos fiscales corrientes con los pasivos fiscales corrientes, y los impuestos diferidos se refieren a la misma autoridad fiscal y tributaria.

Los impuestos a la utilidad se calculan sobre la base de las leyes tributarias aprobadas en México, Costa Rica, Guatemala y El Salvador a la fecha del estado consolidado de situación financiera.

La interpretación CINIIF 23 "Incertidumbre sobre el Tratamiento del Impuesto a las Ganancias" aborda la contabilización de los impuestos a las ganancias cuando los tratamientos fiscales involucran incertidumbre que afecta la aplicación de la NIC 12 Impuestos a las Ganancias. No se aplica a impuestos o gravámenes fuera del alcance de la NIC 12, ni incluye específicamente requisitos relacionados con intereses y sanciones asociados con tratamientos fiscales inciertos. La interpretación aborda específicamente lo siguiente:

- Si una entidad considera tratamientos fiscales inciertos por separado.
- Los supuestos que hace una entidad sobre el examen de los tratamientos fiscales por parte de las autoridades fiscales.

- Cómo determina una entidad la ganancia fiscal (pérdida fiscal), las bases imponibles, las pérdidas fiscales no utilizadas, los créditos fiscales no utilizados y las tasas impositivas.
- Cómo una entidad considera los cambios en los hechos y circunstancias.

La Compañía determina si considera cada tratamiento fiscal incierto por separado o junto con uno o más tratamientos fiscales inciertos y utiliza el enfoque que predice mejor la resolución de la incertidumbre.

La Compañía aplica un juicio significativo al identificar incertidumbres sobre los tratamientos del impuesto a las ganancias. Dado que la Compañía opera en un entorno multinacional complejo, y continuamente evalúa si la interpretación tiene un impacto en sus estados financieros consolidados.

Al adoptar la interpretación, la Compañía ha considerado si tiene posiciones fiscales inciertas, particularmente aquellas relacionadas con los precios de transferencia. Las declaraciones de impuestos de la Compañía y las subsidiarias en diferentes jurisdicciones incluyen deducciones relacionadas con los estudios de precios de transferencia. Las autoridades fiscales pueden impugnar esos tratamientos fiscales. La Compañía determinó, con base en su estudio de cumplimiento tributario y precios de transferencia, que es probable que sus tratamientos tributarios (incluidos los de las subsidiarias) sean aceptados por las autoridades fiscales. Al 31 de diciembre de 2024 y 2023 la interpretación del CINIIF 23 no tuvo impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

t) Instrumentos financieros derivados e instrumentos financieros no derivados y tratamiento contable de las coberturas

La Compañía mitiga ciertos riesgos financieros, relacionados con la volatilidad en los precios del combustible para las aeronaves, cambios adversos en las tasas de interés y fluctuaciones en los tipos de cambio, a través de un programa controlado de administración de riesgos que incluye la utilización de instrumentos financieros derivados e instrumentos financieros no derivados.

De acuerdo con la NIIF 9, los instrumentos financieros derivados y no derivados son reconocidos en el estado consolidado de situación financiera a valor razonable. Al inicio de la relación de cobertura, la Compañía designa y documenta formalmente la relación de cobertura en la cual desea aplicar contabilidad de coberturas, así como el objetivo de la gestión del riesgo y la estrategia de la cobertura. La documentación de los registros de cobertura incluye la estrategia y objetivo de la cobertura, la identificación del instrumento de cobertura, la partida o transacción cubierta, la naturaleza de los riesgos cubiertos y la forma en que la entidad evaluará la efectividad de los cambios en el valor razonable del instrumento para compensar la exposición a los cambios en valores o los flujos de efectivo asociados al riesgo o riesgos cubiertos.

Sólo si se espera que tales coberturas sean efectivas para lograr la compensación de cambios en el valor razonable o los flujos de efectivo de los elementos de cobertura y se evalúan de forma continua para determinar que han sido efectivas a lo largo de los períodos de información financiera para los que fueron designadas, se puede utilizar el tratamiento de contabilidad de cobertura.

Bajo el modelo contable de cobertura de flujo de efectivo (CFE), la porción efectiva de los cambios en el valor razonable del instrumento de cobertura se reconoce en ORI, mientras que la porción inefectiva se reconoce en los resultados del año actual en el estado de resultados. La reserva de cobertura de flujo de efectivo se ajusta al menor de la ganancia o pérdida acumulada en el instrumento de cobertura y el cambio acumulado en el valor razonable de la partida cubierta. Los montos reconocidos en ORI se transfieren a resultados en el período en que la transacción cubierta afecta los resultados. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía no reconoció una porción inefectiva con relación a sus instrumentos financieros derivados.

La ganancia o pérdida realizada de instrumentos financieros derivados e instrumentos financieros no derivados que califican como CFE se registran en el mismo rubro de la partida cubierta en el estado consolidado de resultados.

Contabilidad para el valor temporal de las opciones

La Compañía registra el valor temporal de las opciones de acuerdo con la NIIF 9, bajo la cual todos los instrumentos financieros derivados se reconocen inicialmente a su valor razonable. La medición posterior de las opciones compradas y designadas como CFE, requiere que los cambios en su valor razonable sean segregados en el valor intrínseco (el cual se considerará parte efectiva de los instrumentos de cobertura dentro del ORI) y los cambios correspondientes al valor extrínseco (valor en tiempo y volatilidad). Los cambios en los valores extrínsecos son considerados como un costo de cobertura (reconocido en otras partidas de utilidad integral como un componente separado del patrimonio neto) y se contabilizan en los resultados de la Compañía cuando la partida cubierta también es reconocida en resultados.

u) Instrumentos financieros – Revelaciones

La NIIF 7 "Instrumentos Financieros – Información a Revelar" requiere una jerarquía de tres niveles para las revelaciones relacionadas con la medición del valor razonable y requiere que las entidades incluyan revelaciones adicionales acerca de la confiabilidad relativa de las mediciones del valor razonable (Notas 4 y 5).

v) Acciones en tesorería

Los instrumentos de patrimonio propios readquiridos (acciones en tesorería) se reconocen a su costo y se deducen del patrimonio. No se reconoce ninguna pérdida o ganancia en el resultado derivado de la compra, venta, emisión o cancelación de las acciones en tesorería. Cualquier diferencia entre el valor en libros y la contraprestación recibida, es reconocida en el rubro de prima en suscripción de acciones. Las opciones del plan de acciones para ejecutivos de la Compañía, ejercidas durante el período de reporte fueron liquidadas con acciones en tesorería (Nota 18).

w) Segmentos operativos

La administración de Controladora monitorea a la Compañía como una sola unidad de negocio que provee servicios de transportación aérea y servicios relacionados, por lo que tiene únicamente un segmento operativo.

La Compañía tiene dos áreas geográficas identificadas como vuelos domésticos (México) y vuelos internacionales (Estados Unidos de América, Centroamérica y Sudamérica) (Nota 26).

x) Clasificación circulante y no circulante

La Compañía presenta activos y pasivos en el estado consolidado de situación financiera basados en la clasificación de activos circulantes y no circulantes. Un activo es circulante cuando: (i) se espera que sea realizado o destinado a ser vendido o consumido en el ciclo normal de la operación, (ii) se espera que sea realizado dentro de los doce meses después del período de presentación del informe, o (iii) se trata de efectivo o equivalentes de efectivo, a menos que se trate de efectivo restringido para ser intercambiado o utilizado para cancelar un pasivo por al menos doce meses después del período de presentación del informe. Todos los demás activos se clasifican como no circulantes.

Un pasivo se considera circulante cuando: (i) se espera que sea liquidado en el ciclo normal de operación, (ii) es destinado a ser liquidado dentro de los doce meses después del período de presentación del informe, o (iii) no existe un derecho incondicional para aplazar la cancelación del pasivo durante al menos doce meses después del período de reporte. La Compañía clasifica todos los demás pasivos como no circulantes. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se clasifican como activos y pasivos no circulantes.

y) Impacto de los nuevos pronunciamientos contables

Nuevos pronunciamientos, modificaciones e interpretaciones a los mismos

La Compañía aplicó, por primera vez, ciertas normas y enmiendas que son vigentes para periodos anuales que inician a partir del 1 de enero de 2024, y deben aplicarse retrospectivamente. La Compañía no ha realizado la adopción anticipada de algún otro estándar, interpretación o enmienda que hayan sido emitidos pero que aún no esté en vigencia.

La naturaleza y el impacto de estos cambios se describen a continuación:

Modificaciones a la NIC 1: Clasificación de Pasivos como Corrientes o No Corrientes

En 2020 y 2022, el IASB emitió modificaciones a los párrafos 69 al 76 de la NIC 1 para especificar los requisitos para clasificar los pasivos como corrientes o no corrientes. Las modificaciones aclaran los siguientes puntos:

- Que se entiende por derecho a diferir la liquidación.
- Que debe existir un derecho de diferir al final del periodo sobre el que se informa.
- Que la clasificación no se vea afectada por la probabilidad de que una entidad ejerza su derecho de diferimiento.
- Que solo si un derivado implícito en un pasivo convertible es en sí mismo un instrumento de patrimonio los términos de un pasivo no impactarían su clasificación.

Además, se requiere la revelación cuando un pasivo derivado de un contrato de préstamo se clasifique como no corriente y el derecho de la Compañía a diferir el pago dependa del cumplimiento de futuras obligaciones dentro de los doce meses.

Al 1 de enero de 2024 y al 31 de diciembre de 2024, estas modificaciones no impactaron los estados financieros consolidados auditados de la Compañía. Dado que los cambios apuntan principalmente a brindar mayor claridad sobre los criterios de clasificación de ciertos contratos de préstamo con derecho a diferir la liquidación y sus requisitos de revelación relacionados con futuras obligaciones, la Compañía no ha identificado ningún contrato de préstamo clasificado como no corriente con las características antes mencionadas, por lo que la Compañía no está obligada a presentar ninguna revelación adicional dentro de los estados financieros consolidados auditados. Por lo tanto, no hay ningún impacto material en la presentación de pasivos en los estados financieros actuales.

Modificaciones a la NIIF 16: Pasivo por arrendamiento en una venta y arrendamiento en vía de regreso

En septiembre de 2022, el IASB emitió modificaciones a la NIIF 16 para especificar los requisitos que un vendedor-arrendatario utiliza para medir el pasivo por arrendamiento que surge en una transacción de venta y arrendamiento en vía de regreso, para garantizar que el vendedor-arrendatario no reconozca ninguna cantidad de la ganancia o pérdida relacionada con el derecho de uso que se mantiene.

Las modificaciones son efectivas para los periodos anuales de presentación de informes que comienzan a partir del 1 enero de 2024 y deben aplicarse retrospectivamente a las transacciones de venta y arrendamiento posterior celebradas después de la fecha de aplicación inicial de la NIIF 16. Se permite la aplicación anticipada siempre que se revele este hecho.

Al 1 de enero de 2024 y al 31 de diciembre de 2024, estas modificaciones no tuvieron un impacto material en los estados financieros consolidados auditados de la Compañía en la medición del pasivo posterior, debido a que la Compañía no tiene pagos variables por arrendamiento que no dependan de una tasa o índice.

Acuerdos de financiamiento de proveedores – Modificaciones a la NIC 7 y la NIIF 7

En mayo de 2023, el IASB emitió modificaciones a la NIC 7 "Estados de flujo de efectivo" y la NIIF 7 "Instrumentos financieros: Revelaciones", para aclarar las características de los acuerdos de financiamiento de proveedores y requerir que se revele información adicional sobre dichos acuerdos. El objetivo de los requerimientos de revelación es el de ayudar a los usuarios de los estados financieros a tener un mejor entendimiento de los efectos de los acuerdos de financiamiento de proveedores sobre los pasivos, los flujos de efectivo y exposición al riesgo de liquidez de una entidad.

Al 1 de enero de 2024 y 31 de diciembre de 2024, estas modificaciones no impactaron los estados financieros consolidados auditados de la Compañía. Debido al hecho de que la Compañía no ha celebrado acuerdos/transacciones de factoraje inverso ("acuerdos de financiamiento de proveedores"), lo que significa que la Compañía no tiene que cumplir con ningún nuevo requisito de revelación y no tiene que modificar la clasificación o presentación de pasivos y flujos de efectivo.

Normas, modificaciones y enmiendas emitidas, pero aún no efectivas

Falta de convertibilidad – Modificaciones a la NIC 21

En agosto de 2023, el IASB emitió modificaciones a las NIC 21 "Efectos de las variaciones en los tipos de cambio" para especificar como una entidad debe evaluar si una moneda no es convertible y como debe determinar un tipo de cambio al contado cuando no es convertible. Las modificaciones también requieren la revelación de información que permita a los usuarios de sus estados financieros como la moneda que no es convertible por otra moneda afecta, o se espera que afecte, el desempeño financiero, la situación financiera y los flujos de efectivo de la entidad.

Las modificaciones serán efectivas para los periodos anuales de presentación de informes que comiencen a partir del 1 de enero de 2025. Se permite la adopción anticipada, pero será necesario revelarla. Al aplicar las modificaciones, una entidad no puede reexpresar información comparativa.

La Compañía actualmente está evaluando el impacto de estas modificaciones que espera adoptar en la fecha de vigencia.

Modificaciones a la Clasificación y Medición de Instrumentos Financieros – Modificaciones a la NIIF 9 y la NIIF 7

El 30 de mayo de 2024, el IASB emitió modificaciones específicas a la NIIF 9 "Instrumentos Financieros" y la NIIF 7 "Instrumentos Financieros: Información a Revelar" para responder a las preguntas recientes que surgieron en la práctica, y para incluir nuevos requisitos no solo para las instituciones financieras sino también para las entidades corporativas. Estas modificaciones:

a) aclaran la fecha de reconocimiento y baja de algunos activos y pasivos financieros, con una nueva excepción para algunos pasivos financieros liquidados a través de un sistema de transferencia electrónica de efectivo;
b) aclaran y agregan más orientación para evaluar si un activo financiero cumple con el criterio de pagos únicamente de capital e intereses (SPPI por sus siglas en inglés);
c) agregan nuevas revelaciones para ciertos instrumentos con términos contractuales que pueden cambiar los flujos de efectivo (como algunos instrumentos financieros con características vinculadas al logro de objetivos ambientales, sociales y de gobernanza); y
d) actualizan las revelaciones para los instrumentos de capital designados a valor razonable a través de otro resultado integral (FVOCI por sus siglas en inglés).

Las modificaciones en (b) son más relevantes para las instituciones financieras, pero las modificaciones en (a), (c) y (d) son relevantes para todas las entidades.

Las modificaciones a las NIIF 9 y NIIF 7 entrarán en vigor para los períodos de presentación de informes anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2026, y se permitirá su aplicación anticipada sujeta a cualquier proceso de aprobación.

Actualmente, la Compañía se encuentra evaluando las modificaciones, sin embargo, espera que estas no tengan impacto en los estados financieros consolidados.

NIIF 18 Presentación e información a revelar en los estados financieros

En abril de 2024, el IASB emitió la NIIF 18, que reemplaza la NIC 1 Presentación de Estados Financieros. La NIIF 18 introduce nuevos requisitos para la presentación del estado de resultados, incluidos totales y subtotales específicos. Además, las entidades deberán de clasificar todos los ingresos y gastos dentro del estado de resultados en una de las siguientes cinco categorías: operación, inversión, financiamiento, impuesto sobre la renta y operaciones discontinuadas, donde las tres primeras son nuevas.

También requiere la revelación de métricas de desempeño definidas por la administración, subtotales de ingresos y gastos, la norma incluye nuevos requisitos para la agregación y desagregación de información financiera con base en las "funciones" identificadas de los estados financieros primarios y las notas.

Además, se han realizado modificaciones de alcance limitado a la NIC 7 "Estado de flujo de efectivo", que incluye cambiar el punto de partida para determinar los flujos de efectivo de las operaciones bajo el método indirecto, de "ganancia o pérdida" a "ganancia o pérdida operativa" y eliminar la opcionalidad en torno a la clasificación de los flujos de efectivo procedentes de dividendo e intereses. Además, como consecuencia existen modificaciones en otras normas.

La NIIF 18 y las modificaciones a las demás normas son efectivas para los periodos sobre los que se informa que comienzan a partir del 1 de enero de 2027, pero se permite su adopción anticipada. La NIIF 18 se aplicará retroactivamente.

Actualmente, la Compañía se encuentra en el proceso para identificar todos los impactos que las modificaciones tendrán en los estados financieros consolidados y sus notas.

NIIF 19 Subsidiarias sin Responsabilidad Pública: Revelaciones

En mayo de 2024, el IASB emitió la NIIF 19, que permite aplicar a las entidades elegibles los requisitos reducidos de información a revelar sin dejar de aplicar los requisitos de reconocimiento, medición y presentación de otras normas de contabilidad NIIF. Para ser elegible, al cierre del periodo sobre el que se informa, una entidad debe ser una subsidiaria tal como se define en la NIIF 10, no puede tener responsabilidad pública y debe de tener una controladora (final o intermedia) que prepare estados financieros consolidados, disponibles para uso público y cumplan con las normas de contabilidad NIIF.

La NIIF 19 entrará en vigor para los periodos sobre los que se informa que comiencen a partir del 1 de enero de 2027, permitiéndose su adopción anticipada.

Actualmente, la Compañía se encuentra evaluando las modificaciones, sin embargo, espera que estas no tengan impacto en los estados financieros consolidados.

2. Uso de juicios, estimaciones y criterios

La elaboración de los estados financieros consolidados requiere que la administración realice estimaciones, supuestos y juicios que afectan los montos registrados de activos y pasivos, ingresos y gastos, y las revelaciones relacionadas de los activos y pasivos contingentes a las fechas de los estados financieros consolidados de la Compañía. La Nota 1 a los estados financieros consolidados de la Compañía proporciona un análisis detallado de las políticas contables significativas. Algunas de las políticas contables de la Compañía reflejan los juicios, supuestos o estimaciones significativas acerca de los asuntos que son inherentemente inciertos y materiales para la situación financiera y resultados de las operaciones de la Compañía (Nota 1).

Los resultados reales podrían diferir de tales estimaciones. Los efectos de los cambios en las estimaciones contables se reconocen en el periodo en el que se modifica la estimación. Las revisiones de las estimaciones se reconocen prospectivamente. Las estimaciones y supuestos que implican un riesgo significativo y pueden dar lugar a un ajuste material a los valores netos en libros de los activos y pasivos dentro del siguiente ejercicio contable, se describen a continuación.

Para los arrendamientos, los supuestos, estimaciones y criterios contables significativos se refieren a la (Nota 1q).

i) Obligaciones de devolución

Los contratos de arrendamiento de la Compañía también requieren que los componentes de las aeronaves (Fuselaje, APU y tren de aterrizaje) y motores (reparaciones y piezas de vida limitada) sean devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, los cuales en ningún caso están relacionados con mantenimientos mayores programados, son estimados y reconocidos proporcionalmente como una provisión durante el tiempo en el cual se vuelve probable que dichos costos sean incurridos y pueden ser estimados confiablemente. Estos costos de devolución son reconocidos de forma lineal como un componente de los gastos de renta variable y la provisión se reconoce como parte de otros pasivos, durante el plazo remanente del arrendamiento. La Compañía calcula la provisión relacionada con los componentes de aeronaves y motores utilizando ciertos supuestos que incluyen el uso proyectado de la aeronave y los costos esperados de las diferentes actividades de mantenimiento que deben realizarse. Esta provisión se hace en relación con el valor presente de los costos futuros esperados para cumplir las condiciones de devolución (Nota 14 y 16).

ii) Impuestos diferidos

Los activos por impuestos diferidos se reconocen para todas las pérdidas tributarias disponibles en la medida en que sea probable que existan ganancias fiscales contra las cuales se puedan utilizar las pérdidas. Se requiere juicio de la administración para determinar la cantidad de activos por impuestos diferidos que pueden reconocerse, con base en el momento probable de su utilización y el nivel futuro de utilidades fiscales junto con futuras oportunidades de planeación tributaria para disminuir de la ganancia fiscal las pérdidas fiscales disponibles antes de su vencimiento.

Las pérdidas fiscales se relacionan con las operaciones de la Compañía de manera independiente, de conformidad con la Ley Tributaria vigente y pueden trasladarse a la renta generada en los años siguientes en cada país y no pueden utilizarse para compensar rentas en otros lugares del grupo consolidado de la Compañía. (Nota 20).

iii) Valor razonable de los instrumentos financieros

Cuando el valor razonable de los activos y pasivos financieros registrados en el estado consolidado de situación financiera no puede determinarse en mercados activos, su valor razonable se determina utilizando técnicas de valuación que incluyen el modelo de flujos de efectivo descontados. Cuando es posible, los datos de estos modelos se toman de mercados observables, pero cuando esto no es factible, la administración debe aplicar juicio para establecer los valores razonables.

Los juicios incluyen consideraciones de datos, tales como riesgo de liquidez, riesgo de crédito y la volatilidad esperada. Los cambios en los supuestos relativos a estos factores podrían afectar el valor razonable reportado de los instrumentos financieros (Nota 4).

iv) Deterioro de activos de larga duración

La Compañía evalúa en cada fecha de reporte si existen indicios de deterioro en sus activos de larga duración y activos por derecho de uso. Existe deterioro cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su monto recuperable, que es el mayor entre el valor razonable del activo menos los costos de venta y el valor en uso.

Al hacer estas determinaciones, la Compañía utiliza ciertos supuestos, que incluyen, pero no limitan, entre otros, los flujos de efectivo futuros estimados sin descuento que se espera que generen estos activos, que se basan en supuestos adicionales como la utilización de los activos y la duración del servicio en el que se utilizará el activo en las operaciones de la Compañía, excluyendo adiciones y extensiones.

Las suposiciones de la Compañía sobre las condiciones futuras importantes para su evaluación del deterioro potencial de sus activos de larga duración, están sujetas a incertidumbre. La Compañía continuará monitoreando estas condiciones en períodos futuros a medida que haya nueva información disponible, y actualizará sus análisis respectivamente.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2024, la Compañía realizó un análisis de deterioro de su única Unidad Generadora de Efectivo (UGE), que comprende los activos de larga duración y toda la flota de aeronaves, incluidos los activos por derecho de uso y equipos de vuelo. El monto recuperable de la UGE se determinó utilizando un modelo de flujo de efectivo descontado basado en proyecciones que cubren un período de cinco años. La determinación del monto recuperable consideró una tasa de descuento después de impuestos de 12.75% (antes de impuestos del 17.98%) y una tasa de crecimiento a largo plazo de 2.14%. Se concluyó que el valor en libros de la UGE no superó su monto recuperable, con base en las metodologías y supuestos aplicados, por lo cual no se registraron cargos por deterioro.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023, la Compañía realizó análisis para identificar indicios de deterioro en sus activos de larga duración y activos por derecho de uso y de acuerdo con el resultado se concluyó que no había indicios de deterioro.

v) Arrendamientos: estimación de la tasa de interés incremental

La Compañía no puede determinar fácilmente la tasa de interés implícita en el arrendamiento, por lo tanto, utiliza su tasa de interés incremental de endeudamiento (TIIE) para medir los pasivos por arrendamiento. La TIIE es la tasa de interés que la Compañía tendría que pagar para pedir prestado durante un plazo similar, y con un valor similar, los fondos necesarios para obtener un activo de un valor similar al activo por derecho de uso en un entorno económico similar. Por lo tanto, la TIIE refleja lo que la Compañía "tendría que pagar", lo que requiere una estimación cuando no hay tasas observables disponibles (como para las subsidiarias que no realizan transacciones de financiamiento) o cuando deben ajustarse para reflejar los términos y condiciones del arrendamiento. La Compañía estima la TIIE utilizando datos observables (como las tasas de interés del mercado) cuando están disponibles y se requiere que haga ciertas estimaciones específicas de la entidad (como la calificación crediticia independiente de la subsidiaria).

vi) Consolidación de North Star Financing Limited

La Compañía no posee participación en North Star Financing Limited. Sin embargo, la Compañía evaluó si tiene poder sobre la entidad con base en los tres elementos de control definidos de acuerdo con la NIIF 10 "Estados Financieros Consolidados". Con base en esta evaluación, la Compañía determinó que está expuesta o tiene derecho a rendimientos variables derivado de su participación en la entidad. Adicionalmente, la Compañía tiene la capacidad presente de dirigir las actividades relevantes de la entidad, es decir, las que afectan de forma significativa sus rendimientos, mediante su poder en la toma de decisiones.

3. Instrumentos financieros y gestión de riesgos

Gestión de riesgo financiero

Las actividades de la Compañía están expuestas a diferentes riesgos financieros derivados de riesgos variables externos que no están bajo su control, pero cuyos efectos podrían ser potencialmente adversos: (i) riesgo de mercado, (ii) riesgo de crédito, y (iii) riesgo de liquidez.

El programa global de administración de riesgos de la Compañía se enfoca en la incertidumbre existente en los mercados financieros, e intenta minimizar los efectos adversos potenciales de estos riesgos sobre la utilidad neta de la Compañía y en las necesidades de capital de trabajo. La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir parte de estos riesgos y no para propósitos especulativos. Las fuentes de exposiciones de estos riesgos financieros están incluidas tanto "en el balance", tales como activos y pasivos financieros reconocidos, como en acuerdos contractuales "fuera de balance" y sobre transacciones pronosticadas altamente esperadas.

Estas exposiciones tanto dentro como fuera de balance, dependiendo de sus perfiles, representan exposiciones de variabilidad de flujos de efectivo, en términos de recibir menos flujos de efectivo o enfrentando la necesidad de cumplir con desembolsos, los cuales son más altos que los esperados y que por lo tanto incrementan los requerimientos de capital de trabajo.

Asimismo, ya que los movimientos adversos erosionan el valor de los activos y pasivos financieros reconocidos, así como algunas otras exposiciones financieras fuera de balance, tales como arrendamientos operativos, hay una necesidad de preservación de valor transformando los perfiles de estas exposiciones de valor razonable. La Compañía tiene un departamento de Finanzas y Administración de Riesgos, el cual identifica y mide la exposición a riesgos financieros, con el fin de diseñar estrategias para mitigar o transformar el perfil de ciertas exposiciones al riesgo, las cuales son consideradas dentro de los niveles de aprobación de gobierno corporativo.

Riesgo de mercado

a) Riesgo de precio de combustible

Derivado de los acuerdos con los proveedores de combustible para aeronaves cuyo valor está indexado al "jet fuel", la Compañía está expuesta al riesgo de fluctuación en el precio del combustible de sus consumos proyectados. La política de administración del riesgo de combustible tiene como fin proporcionar protección a la Compañía contra aumentos en los precios del combustible. Para cumplir este objetivo, el programa de administración de riesgos de combustible permite el uso de instrumentos financieros derivados que se encuentren disponibles en mercados extrabursátiles (*Over The Counter* u "OTC") con contrapartes aprobadas y dentro de los límites permitidos. El combustible consumido durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 representó el 33%, 38% y 46%, sobre el total de los gastos operativos de la Compañía, respectivamente. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, el combustible consumido reconocido en el estado consolidado de resultados fue de US$893,987, US$1,165,078 y US$1,299,254, respectivamente.

En septiembre de 2024, la Compañía contrató opciones de compra asiáticas de US Gulf Coast Jet fuel 54 Asian designadas para cubrir 25,832 miles de galones. Estas coberturas representan una porción del consumo pronosticado para el 4T 2024 y 1T 2025.

En octubre de 2024, la Compañía contrató opciones de compra asiáticas de US Gulf Coast Jet fuel 54 Asian designadas para cubrir 14,457 miles de galones. Estas coberturas representan una porción del consumo pronosticado para el 4T 2024 y 1T 2025. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Compañía no contrató instrumentos financieros derivados para cubrir su consumo de combustible (jet fuel).

De acuerdo con NIIF 9, la Compañía separara el valor intrínseco y el valor en el tiempo de la opción, así como, designa como instrumento de cobertura solo el cambio en el valor intrínseco de la opción. Debido a que el valor extrínseco (valor en el tiempo) de la opción está relacionado a la "transacción del instrumento cubierto", es requerido que este sea segregado y contabilizado como un costo por cobertura en ORI y devengado como un componente por separado del capital hasta que el vencimiento del elemento cubierto relacionado afecte resultados.

La partida cubierta (US Gulf Coast Jet Fuel 54) de las opciones mantenidas por la Compañía durante 2024 representa un activo no financiero (commodity de energía), el cual no forma parte del inventario de la Compañía y es directamente consumido por las aeronaves de la Compañía en diferentes terminales aeroportuarias. Por lo tanto, aunque un activo no financiero está involucrado, su reconocimiento inicial no genera un ajuste en libros en los inventarios de la Compañía.

Este activo no financiero es contabilizado inicialmente en la sección de ORI de la Compañía y un ajuste por reclasificación es realizado del ORI a resultados, el cual es reconocido en el mismo periodo o periodos en los cuales el elemento cubierto es registrado en resultados. Además, la Compañía cubre su consumo previsto de combustible para aeronaves mes a mes, el cual es congruente con la fecha de vencimiento de las opciones de compra asiática en series mensuales.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024, el valor intrínseco de las opciones de compra asiáticas recicladas al costo del combustible fue un gasto de US$1,317.

Al 31 de diciembre de 2024, el valor razonable de las opciones de compra asiática de US Gulf Coast Jet Fuel fue de US$431. El valor de la cobertura derivado de los cambios en el valor extrínseco de la posición cubierta de combustible para aeronaves dada la posición fuera del dinero al 31 de diciembre de 2024 reconocida en otras partidas de perdida integral fue de US$307.

El costo de la cobertura se recicla al costo del combustible durante 4T 2024 y se reciclará al costo del combustible durante 1T 2025, ya que estas opciones vencen mensualmente y el combustible para aeronaves se consume. Las opciones contratadas para cubrir el periodo de 4T 2024 expiraron sin ser ejercidas y solo quedan vigentes las opciones del periodo 1T 2025.

	Posición al 31 de diciembre de 2024 Vencimientos de contratos de opciones asiáticas de compra de combustible	
	1T 2025	
Volumen nominal en galones (miles) [1]		14,356
Precio del ejercicio acordada por galon[2]	US$	2.18 / 2.25
Porcentaje aproximado de cobertura (del valor de consumo esperado)		17%

[1] US Gulf Coast Jet Fuel 54 como activo subyacente

[2] Promedio ponderado

Análisis de sensibilidad del combustible

El análisis de sensibilidad que se proporciona a continuación presenta el impacto de un cambio de US$0.01 por galón en el precio spot del mercado de combustibles en el desempeño financiero de la Compañía. Considerando estas cifras, un incremento de US$0.01 por galón en el precio del combustible durante 2024, 2023 y 2022 hubiera impactado los costos operativos de la Compañía en US$3,227, US$3,719 y US$3,399, respectivamente.

	Al 31 de diciembre de		
	2024	2023	2022
	Costos de operación	Costos de operación	Costos de operación
	(En miles de dólares estadounidenses)		
+ US$0.01 por galón	**3,227**	3,719	3,399
- US$0.01 por galón	**(3,227)**	(3,719)	(3,399)

La Compañía ha estado tratando de manera proactiva de mitigar este impacto sobre nuestro negocio a través de la generación de ingresos y un esfuerzo continuo para reducir el consumo de combustible. No obstante, nuestra capacidad para traspasar cualquier aumento significativo en los costos de combustible a través de aumentos de tarifas también está limitada por nuestro modelo comercial de ultra bajo costo y la alta elasticidad del precio en el mercado.

b) Riesgo cambiario

La Compañía está expuesta al riesgo transaccional de moneda extranjera debido a posibles diferencias entre las monedas en las que están denominadas las ventas, gastos, cuentas por cobrar y préstamos, y las respectivas monedas funcionales de la Compañía y sus subsidiarias. El dólar estadounidense es la moneda funcional de Controladora y sus principales subsidiarias. Las transacciones están denominadas principalmente en dólares estadounidenses y pesos mexicanos, con transacciones menores denominadas en otras monedas como quetzales, pesos colombianos y colones.

El riesgo de moneda extranjera surge de posibles movimientos desfavorables en el tipo de cambio que podrían tener un impacto negativo en los flujos de efectivo de la Compañía. Para mitigar este riesgo, la Compañía puede usar instrumentos financieros derivados e instrumentos financieros no derivados.

El resumen de los datos cuantitativos sobre la exposición de la Compañía al riesgo cambiario al 31 de diciembre de 2024 es la siguiente:

	Pesos mexicanos	Otros [1]
	(En miles de dólares estadounidenses)	
Activos:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	US$ 69,156	US$ 31,847
Otras cuentas por cobrar, neto	45,381	676
Depósitos en garantía	27,710	445
Instrumentos financieros derivados	271	-
Otros activos	5,169	-
Total de activos	US$ 147,687	US$ 32,968
Pasivos:		
Deuda financiera	US$ 118,590	US$ -
Pasivos por arrendamiento	19,772	52
Proveedores	132,244	2,537
Otros pasivos	253,822	2,206
Total de pasivos	US$ 524,428	US$ 4,795
Posición en moneda extranjera, neta	US$ (376,741)	US$ 28,173

[1] La exposición cambiaria incluye principalmente: Quetzales, Pesos colombianos y Colones.

El resumen de los datos cuantitativos sobre la exposición de la Compañía al riesgo cambiario al 31 de diciembre de 2023 es la que se muestra en la hoja siguiente.

	Pesos mexicanos	Otros [1]
	(En miles de dólares estadounidenses)	
Activos:		
Efectivo y equivalentes de efectivo	US$ 100,488	US$ 13,287
Otras cuentas por cobrar, neto	54,594	34,650
Depósitos en garantía	29,951	514
Instrumentos financieros derivados	1,683	-
Total de activos	US$ 186,716	US$ 48,451
Pasivos:		
Deuda financiera	US$ 186,251	US$ -
Pasivos por arrendamiento	19,655	73
Proveedores	142,453	2,254
Otros pasivos	57,283	2,958
Total de pasivos	US$ 405,642	US$ 5,285
Posición en moneda extranjera, neta	US$ (218,926)	US$ 43,166

[1] La exposición cambiaria incluye principalmente: Quetzales, Pesos colombianos y Colones.

Al 10 de abril de 2025, el tipo de cambio fue de US$1 dólar estadounidense por Ps.20.6867.

Al determinar el tipo de cambio a utilizar en el reconocimiento inicial del activo, gasto o ingreso relacionado (o parte de él) en la baja en cuentas de un activo no monetario o pasivo no monetario relacionado con la consideración anticipada, la fecha de la transacción es la fecha en que la Compañía reconoce inicialmente el activo no monetario o el pasivo no monetario que surge de la contraprestación anticipada. Si hay varios pagos o recibos por adelantado, la Compañía determina la fecha de la transacción para cada pago o recibo de la consideración anticipada.

Al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía no contrató instrumentos financieros derivados de tipo de cambio.

Análisis de sensibilidad a la moneda extranjera

La siguiente tabla demuestra la sensibilidad de un cambio razonablemente posible en el tipo de cambio del peso mexicano. El tipo de cambio al dólar estadounidense que habría ocurrido al 31 de diciembre de 2024 y 2023, con todas las demás variables mantenidas como constantes. El movimiento en el efecto antes de impuestos que se muestra a continuación representa el resultado de un cambio en el valor razonable de los activos y pasivos denominados en pesos mexicanos. La exposición de la Compañía a los tipos de cambio de moneda extranjera para todas las demás monedas no es material.

	Cambio en la tasa del peso mexicano	Efecto sobre las ganancias antes de impuestos
		(En miles de dólares estadounidenses)
2024	**+5%**	**US$ (17,428)**
	-5%	**17,428**
2023	+5%	US$ (8,788)
	-5%	8,788

c) Riesgo de tasa de interés

El riesgo de tasa de interés es el riesgo de que el valor razonable de los flujos futuros de efectivo fluctúe debido a cambios en las tasas de interés de mercado. La exposición de la Compañía al riesgo de variaciones en las tasas de interés de mercado se relaciona principalmente con las obligaciones de deuda a largo plazo y arrendamientos operativos de equipo de vuelo de la Compañía con tasas de interés variables.

Los resultados de la Compañía se ven afectados por las fluctuaciones en las tasas del mercado de referencia debido al impacto de dichos cambios sobre los montos pagados bajo contratos que devengan intereses calculados con base a la tasa Secured Overnight Financing Rate ("SOFR") y la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE).

En noviembre de 2020, ICE Benchmark Administration ("IBA"), el administrador autorizado y regulado por la Autoridad de Conducta Financiera ("FCA" por sus siglas en inglés) de LIBOR, anunció que a principios de 2022, LIBOR no sería usada como tasa de referencia para nuevos préstamos y las ultimas tasas publicadas fueron el 30 de junio de 2023. Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, todos los préstamos en dólares estadounidenses en tasa flotante están referenciados a SOFR (Nota 5b).

La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados para reducir su exposición a fluctuaciones en las tasas de mercado y son registrados como instrumentos de cobertura.

En general, cuando un instrumento financiero derivado puede vincularse con los términos y flujos de efectivo de un contrato de arrendamiento o de financiamiento, éste podrá designarse como CFE, en donde la porción efectiva de las variaciones en el valor razonable se debe registrar en el patrimonio hasta la fecha en la que el flujo de efectivo del contrato de arrendamiento es reconocido en el estado consolidado de resultados.

En julio de 2019, el Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249, cuyo fideicomitente es la Compañía, ingresó un límite para mitigar el riesgo de un posible aumento en la tasa de interés en los pagos de cupones de CEBUR (VOLARCB19). La referencia de cupones de tasa flotante que se refiere a TIIE 28 estaba limitada bajo un "cap" al 10% sobre la tasa de referencia para la vida del CEBUR (VOLARCB19) y tenía el mismo calendario de amortización.

La fecha de inicio del "cap" fue el 19 de julio de 2019 y la fecha de vencimiento fue el 20 de junio de 2024; que consistían en 59 "caplets" con las mismas especificaciones que los cupones CEBUR (VOLARCB19), para la determinación de la tasa de referencia, el plazo del cupón y el valor razonable.

La siguiente tabla presenta un análisis de sensibilidad del cambio que habría ocurrido en el valor razonable del instrumento de cobertura de interés sobre el CEBUR VOLARCB19 en 2023 como resultado de un cambio razonablemente posible en las tasas, manteniendo todas las demás variables constantes como se indica a continuación:

	Cambio en la tasa de interés	Efecto en cobertura de tasa de interés (Cap) [1] (En miles de dólares estadounidenses)	
2023	+0.50%	US$	14
	-0.50%		(13)

[1] El efecto del CAP por las tasas de interés impactaría el ORI.

Además, durante noviembre de 2021 el fideicomiso ingresó un límite para mitigar el riesgo de un posible aumento en la tasa de interés de los pagos de cupones de CEBUR (VOLARCB21L). La referencia de cupones de tasa flotante que se refiere a TIIE 28 está limitada bajo un "cap" al 10% sobre la tasa de referencia para la vida del CEBUR (VOLARCB21L) y tiene el mismo calendario de amortización.

La fecha de inicio del límite fue el 3 de noviembre de 2021 y la fecha de vencimiento es el 20 de octubre de 2026; compuesto por 59 "caplets" con las mismas especificaciones que los cupones CEBUR (VOLARCB21L) para la determinación de la tasa de referencia, plazo del cupón y valor razonable.

La siguiente tabla presenta un análisis de sensibilidad del cambio que habría ocurrido en el valor razonable del instrumento de cobertura de interés sobre el CEBUR (VOLARCB21L) en 2024 y 2023, como resultado de un cambio razonablemente posible en las tasas, manteniendo todas las demás variables constantes como se indica a continuación:

	Cambio en la tasa de interés	**Efecto en cobertura de tasa de interés (Cap) [1] (En miles de dólares estadounidenses)**	
2024	**+0.50%**	**US$**	**100**
	-0.50%		**(70)**
2023	+0.50%	US$	311
	-0.50%		(269)

[1] El efecto del CAP por las tasas de interés impactaría el ORI.

En octubre de 2023 el fideicomiso ingresó un límite para mitigar el riesgo de un posible aumento en la tasa de interés de los pagos de cupones de CEBUR (VOLARCB23). La referencia de cupones de tasa flotante que se refiere a TIIE 28 está limitada bajo un "cap" al 13% sobre la tasa de referencia para la vida del CEBUR (VOLARCB23) y tiene el mismo calendario de amortización.

La fecha de inicio del límite fue el 20 de octubre de 2023 y la fecha de vencimiento es el 20 de septiembre de 2028; compuesto por 59 "caplets" con las mismas especificaciones que los cupones CEBUR (VOLARCB23) para la determinación de la tasa de referencia, plazo del cupón y valor razonable.

La siguiente tabla presenta un análisis de sensibilidad del cambio que habría ocurrido en el valor razonable del instrumento de cobertura de interés sobre el CEBUR (VOLARCB23) en 2024, como resultado de un cambio razonablemente posible en las tasas, manteniendo todas las demás variables constantes como se indica a continuación:

	Cambio en la tasa de interés	**Efecto en cobertura de tasa de interés (Cap) [1] (En miles de dólares estadounidenses)**	
2024	**+0.50%**	**US$**	**149**
	-0.50%		**(125)**
2023	+0.50%	US$	132
	-0.50%		(89)

[1] El efecto del CAP por las tasas de interés impactaría el ORI.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, los contratos vigentes de la Compañía en forma de cobertura por tasa de interés tienen un monto nocional de Ps.2.42 mil millones (US$119.2 millones, con base al tipo de cambio de Ps.20.27 por US$1 al 31 de diciembre de 2024) y Ps.3.16 mil millones (US$187.4 millones, con base al tipo de cambio de Ps.16.89 por US$1 al 31 de diciembre de 2023), respectivamente, tenían valores razonables de US$271 y US$1,683, respectivamente, y se presentan como parte de los activos financieros en el estado consolidado de situación financiera. Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la Compañía reconoció US$30 y US$(1,175), respectivamente, en otras partidas de utilidad (pérdida) integral con relación a los topes de las tasas de interés.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la amortización del valor intrínseco del "cap" fue de US$896, US$579 y US$161, respectivamente, reciclados al estado de resultados como parte del costo financiero. Durante 2024, 2023 y 2022 no hubo porción inefectiva derivada de estos instrumentos de coberturas.

En agosto de 2024 la Compañía celebró acuerdos T-Locks (Treasury Rate Locks) para mitigar el riesgo asociado a tasas flotantes indexadas a contratos de arrendamiento. La tasa flotante referenciada a US5Y (United States 5Y Treasury Note) fue bloqueada por un nocional de US$24,900 con vencimiento en agosto de 2024.

Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía reconoció un total de US$117 en otras partidas de perdida integral.

Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía no tiene saldos pendientes de contratos en forma de T-Locks.

Análisis de sensibilidad deuda

El siguiente análisis de sensibilidad considera la posición expuesta a tasas de interés variable

La Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 28 días disminuyó 125 puntos base de 2023 a 2024, pasando de 11.50% a 10.25%, e incrementó 72 puntos base de 2022 a 2023, pasando de 10.78% a 11.50%, respectivamente. La tasa Secured Overnight Financing Rate (SOFR) de tres meses disminuyó 102 puntos base de 2023 a 2024, pasando de 5.33% a 4.31% e incrementó 73 puntos base de 2023 a 2024, pasando de 4.60% a 5.33%, respectivamente, la tasa Secured Overnight Financing Rate (SOFR) de un mes disminuyó 102 puntos base de 2023 a 2024, pasando de 5.35% a 4.33% e incrementó 99 puntos base de 2022 a 2023, pasando de 4.36% a 5.35%, respectivamente.

Además de los cambios en la tasa de referencia, si la tasa de interés hubiera cambiado en promedio anual en la magnitud que se muestra, el impacto de los gastos por intereses en el estado consolidado de resultados habría sido que se muestra en la hoja siguiente.

	Por el año terminado al 31 de diciembre 2024		Por el año terminado al 31 de diciembre 2023	
	+ 100 PB	- 100 PB	+ 100 PB	- 100 PB
	En miles de dólares estadounidenses			
Certificados Bursátiles Fiduciarios ("CEBUR") [1]	**US$ 1,385**	**US$ (1,385)**	US$ 1,435	US$ (1,435)
Incline II B Shannon 18 Limited (PDP BBAM)	**889**	**(889)**	930	(930)
Banco Santander México, S.A. y Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. ("Santander-Bancomext ")	**783**	**(783)**	533	(533)
GY Aviation Lease 1714 Co. Limited (PDP CDB)	**651**	**(651)**	352	(352)
JSA International U.S. Holdings, LLC (PDP JSA)	**294**	**(294)**	288	(288)
Oriental Leasing 6 Company Limited (PDP CMB)	**834**	**(834)**	131	(131)
Total	**US$ 4,836**	**US$ (4,836)**	US$ 3,669	US$ (3,669)

[1] Cada una de las emisiones del CEBUR (VOLARCB19 y VOLARCB21L) cuentan con un CAP de 10% sobre la tasa TIIE 28 y para la emisión de CEBUR VOLARCB23 cuenta con un CAP de 13%, sobre la tasa TIIE 28 para topar los intereses ante alzas de tasas.

Instrumentos a tasa fija

La Compañía reconoce algunos pasivos financieros a tasa fija; por lo tanto, una variación en las tasas de interés al cierre del ejercicio no afectaría la utilidad o pérdida.

d) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Compañía no cuente con fondos suficientes para cubrir sus obligaciones. Debido a la naturaleza cíclica del negocio, las operaciones y los requerimientos en cuanto a las inversiones y financiamientos relacionados con la adquisición de aeronaves y la renovación de su flota, la Compañía requiere fondos líquidos para cumplir con sus obligaciones.

La Compañía administra su efectivo, equivalentes de efectivo y sus activos financieros, relacionando los plazos de sus inversiones con los de sus obligaciones. Su política indica que el plazo promedio de sus inversiones no debe exceder el plazo promedio de sus obligaciones. Esta posición de efectivo y equivalentes se invierte en instrumentos a corto plazo y de alta liquidez a través de entidades financieras.

La Compañía tiene obligaciones futuras relacionadas con los vencimientos de los préstamos bancarios, pasivos por arrendamiento y contratos de instrumentos financieros derivados. La exposición fuera del estado consolidado de situación financiera de la Compañía representa las obligaciones futuras relacionadas con los contratos de compra de aeronaves. La Compañía concluyó que tiene una baja concentración de riesgo, ya que tiene acceso a diferentes alternativas de financiamiento.

La Compañía tiene deudas relacionadas con los anticipos para la compra de aeronaves, las cuales se liquidan con el reembolso de los anticipos para la compra de aeronaves cuando se realiza la transacción de venta y arrendamiento en vía de regreso (Nota 25).

Al 31 de diciembre de 2024, nuestro efectivo y equivalentes de efectivo ascendieron a US$907,981.

La siguiente tabla muestra los pagos contractuales que la Compañía tiene requeridos como pasivos financieros:

	Al 31 de diciembre de 2024		
	Plazo de un año	Más de un año	Total
Préstamos que devengan intereses:			
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	**US$ 215,393**	**US$ 145,589**	**US$ 360,982**
Certificados Bursátiles Fiduciarios respaldados por activos ("CEBUR") (Nota 5)	**24,669**	**94,565**	**119,234**
Otros acuerdos de financiamiento (Nota 5)	**30,918**	**288,978**	**319,896**
Pasivos por arrendamiento:			
Arrendamiento de aeronaves, motores y Edificios (Nota 14)	**391,158**	**2,670,378**	**3,061,536**
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 16)	**44,045**	**333,332**	**377,377**
Total	**US$ 706,183**	**US$ 3,532,842**	**US$ 4,239,025**

	Al 31 de diciembre de 2023		
	Plazo de un año	Más de un año	Total
Préstamos que devengan intereses:			
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	US$ 157,318	US$ 151,322	US$ 308,640
Certificados Bursátiles Fiduciarios respaldados por activos ("CEBUR") (Nota 5)	44,396	143,054	187,450
Otros acuerdos de financiamiento (Nota 5)	12,157	140,906	153,063
Pasivos por arrendamiento:			
Arrendamiento de aeronaves, motores y Edificios (Nota 14)	372,697	2,518,745	2,891,442
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 16)	803	286,405	287,208
Total	US$ 587,371	US$ 3,240,432	US$ 3,827,803

e) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito representa el riesgo de que alguna contraparte no cumpla con sus obligaciones bajo un contrato comercial o de instrumentos financieros generando una pérdida financiera para la Compañía. La Compañía está expuesta al riesgo de crédito derivado de sus actividades de operación (principalmente de cuentas por cobrar) y de sus actividades de financiamiento, incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, operaciones con divisas y otros instrumentos financieros, incluyendo los instrumentos financieros derivados.

Los instrumentos financieros que exponen a la Compañía a algún riesgo de crédito se refieren principalmente a equivalentes de efectivo y cuentas por cobrar. El riesgo de crédito sobre los equivalentes de efectivo se relaciona con los montos invertidos con las instituciones financieras.

El riesgo de crédito sobre las cuentas por cobrar se relaciona principalmente con los montos por cobrar a las compañías de tarjetas de crédito internacionales. La Compañía tiene una rotación de cuentas por cobrar alta, por lo que la administración considera que el riesgo de crédito es mínimo debido a la naturaleza de sus negocios, en el cual una gran porción de las ventas se liquida mediante tarjetas de crédito.

El riesgo de crédito de los fondos líquidos e instrumentos financieros derivados de la Compañía es limitado por que las contrapartes cuentan con una alta calificación de crédito asignado por agencias internacionales de calificación crediticia.

Los instrumentos financieros derivados vigentes exponen a la Compañía a pérdidas crediticias en caso de incumplimiento de los contratos por sus contrapartes. Sin embargo, la Compañía no espera que ninguna de sus contrapartes incumpla sus obligaciones. El monto de dicha exposición al riesgo crediticio por lo general es la ganancia no realizada, si la hubiere, por dichos contratos.

Para administrar este riesgo, la Compañía selecciona contrapartes con base en evaluaciones de crédito, limita que su exposición global recaiga en una sola contraparte y también monitorea su posición de mercado con cada contraparte. La Compañía no compra ni mantiene instrumentos financieros derivados para fines de negociación.

Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía concluyó que su riesgo de crédito relacionado con sus instrumentos financieros derivados es bajo, esto debido a que contrata dichos instrumentos exclusivamente con contrapartes que tienen una alta calificación crediticia asignados por agencias internacionales de calificación crediticia.

f) Administración de capital

La administración considera que los recursos disponibles para la Compañía son suficientes para cubrir sus requerimientos financieros actuales y serán suficientes para cumplir sus requerimientos esperados de capital y sus otros requerimientos de efectivo para el siguiente año fiscal. El objetivo principal de la administración de capital de la Compañía es asegurar que mantenga índices sanos de capital que ayuden a sostener su negocio y maximizar el valor para los accionistas. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023, no se realizaron modificaciones a los objetivos, las políticas ni a los procesos relacionados con la administración de capital de la Compañía. La Compañía no está sujeta a ningún requerimiento de capital impuesto externamente, con excepción de la reserva legal (Nota 19).

Como parte de las estrategias de gestión relacionadas con la adquisición de sus aeronaves (pagos anticipados para la compra de aeronaves), la Compañía paga las obligaciones a corto plazo asociadas mediante la celebración de acuerdos de venta y arrendamiento en vía de regreso, mediante el cual una aeronave es vendida a un arrendador a la entrega (Nota 5b).

4. Medición del valor razonable

Los únicos activos y pasivos financieros medidos a valor razonable después del reconocimiento inicial son los instrumentos financieros derivados. El valor razonable es el precio que se recibiría al vender un activo o se pagaría para transferir un pasivo en una transacción realizada entre participantes del mercado en la fecha de medición. La medición del valor razonable se basa en los supuestos de que la transacción de venta del activo o transferencia del pasivo tiene lugar:

(i) En el mercado principal del activo o del pasivo, o
(ii) En ausencia de un mercado principal, en el mercado más ventajoso para el activo o pasivo.

El mercado principal o más ventajoso debe ser un mercado accesible para la Compañía.

El valor razonable de un activo o pasivo se calcula utilizando los supuestos que los participantes de mercado utilizarían a la hora de realizar una oferta por ese activo o pasivo, asumiendo que esos participantes del mercado actúan en su propio interés económico.

La medición del valor razonable de un activo no financiero toma en consideración la capacidad de los participantes del mercado para generar beneficios económicos derivados del mejor y mayor uso de dicho activo, o mediante su venta a otro participante del mercado que pudiera hacer el mejor y mayor uso de dicho activo.

La Compañía utiliza técnicas de valuación que son apropiadas bajo ciertas circunstancias y con la suficiente información disponible para el cálculo del valor razonable, maximizando el uso de datos observables relevantes y minimizando el uso de datos no observables.

Todos los activos y pasivos para los cuales el valor razonable es medido o revelado en los estados financieros consolidados son categorizados dentro de una jerarquía, descritas como sigue, basada en el nivel más bajo que es importante para la medición del valor razonable en su conjunto:

- Nivel 1 – Precios cotizados (sin ajustar) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.
- Nivel 2 – Técnicas de valuación para las cuales los datos de entrada de nivel más bajo que sean relevantes para la medición del valor razonable son directa o indirectamente observables.
- Nivel 3 – Técnicas de valuación para las cuales los datos de entrada del nivel más bajo que sean relevantes para la medición del valor razonable no son observables.

Para los activos y los pasivos que se reconocen en los estados financieros de manera recurrente, la Compañía determina si han existido traspasos entre los distintos niveles de jerarquía mediante una revisión de su categorización (basada en la variable de menor nivel, que es significativa para el cálculo del valor razonable en su conjunto) al final de cada periodo de reporte.

Para los propósitos de revelación sobre el valor razonable, la Compañía ha determinado las clases de activos y pasivos en función de su naturaleza, características y riesgos y el nivel de jerarquía de valor razonable, tal y como se ha explicado anteriormente.

A continuación, se presenta una comparación del valor en libros y el valor razonable de los instrumentos financieros de la Compañía, excepto aquellos en los que el valor en libros es aproximadamente similar al valor razonable.

	Valor en libros		**Valor razonable**	
	31 de diciembre de 2024	31 de diciembre de 2023	**31 de diciembre de 2024**	31 de diciembre de 2023
Activos				
Instrumentos financieros derivados	**US$ 702**	US$ 1,683	**US$ 702**	US$ 1,683
Pasivos				
Deuda financiera (Deuda que devenga intereses y préstamos)	**(800,112)**	(649,153)	**(846,456)**	(671,590)
Total	**US$ (799,410)**	US$ (647,470)	**US$ (845,754)**	US$ (669,907)

La siguiente tabla resume las mediciones del valor razonable por jerarquía al 31 de diciembre de 2024:

	Medición del valor razonable			
	Precios cotizados en mercados activos Nivel 1	**Datos significativos observables Nivel 2**	**Datos significativos no observables Nivel 3**	**Total**
Activos				
Instrumentos financieros derivados:				
Opciones asiáticas de compra de combustible [1]	**US$**	**- US$**	**431 US$**	**- US$**	**431**
Cobertura de tasa de interés (CAP)		**-**	**271**	**-**	**271**
Pasivos				
Pasivos donde los valores razonables son revelados				
Deuda que devenga intereses y préstamos [2]		**-**	**(846,456)**	**-**	**(846,456)**
Neto	**US$**	**- US$**	**(845,754) US$**	**- US$**	**(845,754)**

(1) Niveles de Jet Fuel
(2) Curva SOFR y Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio TIIE, incluye deuda a corto y largo plazo.
No existieron transferencias entre los niveles 1 y 2 durante el periodo.

La siguiente tabla resume las mediciones del valor razonable por jerarquía al 31 de diciembre de 2023:

	Medición del valor razonable			
	Precios cotizados en mercados activos Nivel 1	**Datos significativos observables Nivel 2**	**Datos significativos no observables Nivel 3**	**Total**
Activos				
Instrumentos financieros derivados:				
Cobertura de tasa de interés (CAP)	US$	- US$	**1,683** US$	- US$	**1,683**
Pasivos				
Pasivos donde los valores razonables son revelados				
Deuda que devenga intereses y préstamos [1]		**-**	**(671,590)**	**-**	**(671,590)**
Neto	US$	- US$	**(669,907)** US$	- US$	**(669,907)**

[1] SOFR y Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio TIIE, incluye deuda a corto y largo plazo.
No existieron transferencias entre los niveles 1 y 2 durante el periodo.

La siguiente tabla resume los efectos de los instrumentos financieros derivados reconocidos en los estados consolidados de resultados por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022.

Instrumento	**Rubro en Estados Financieros**	**2024**	2023	2022
Opciones asiáticas de compra de combustible	Gasto de combustible	**US$ (1,317)** US$	- US$	-
Cobertura de tasa de interés (CAP)	Costo financiero	**(896)**	(579)	(161)
Total		**US$ (2,213)** US$	(579) US$	(161)

La siguiente tabla resume la (pérdida) ganancia en CFE después de impuestos reconocida en los estados consolidados de resultados integrales por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022:

Estados consolidados de resultados integrales (pérdida) utilidad

Instrumento	Rubro en Estados Financieros		2024		2023		2022
Opciones asiáticas de compra de combustible	ORI	**US$**	**(307)**	US$	-	US$	-
T-Lock	ORI		**(117)**		-		-
Cobertura de tasa de interés (CAP)	ORI		**30**		(1,175)		336
Total		**US$**	**(394)**	US$	(1,175)	US$	336

5. Activos y pasivos financieros

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, los activos financieros de la Compañía medidos a su costo amortizado están representados por efectivo y equivalentes de efectivo, inversiones a corto plazo y otras cuentas por cobrar cuyos valores se aproximan a su valor razonable.

a) Activos financieros

		31 de diciembre de 2024		31 de diciembre de 2023	
Instrumentos financieros derivados designados como coberturas de flujos de efectivo (parte efectiva reconocida en ORI)					
Opciones asiáticas de compra de combustible	**US$**	**431**	US$		-
Cobertura de tasa de interés (CAP)		**271**			1,683
Total de activos financieros derivados	**US$**	**702**	US$		1,683
Presentados en los estados consolidados de situación financiera de la siguiente manera:					
Circulante	**US$**	**431**	US$		-
No circulante	**US$**	**271**	US$		1,683

b) Deuda financiera

(i) Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la deuda a corto plazo y largo plazo se integra como sigue:

		31 de diciembre de 2024		31 de diciembre de 2023	
I.	Certificados Bursátiles Fiduciarios en pesos mexicanos, respaldados con activos y con vencimiento el 20 de junio de 2024, pagando una tasa de interés anual de TIIE más 175 puntos base	**US$**	-	US$	14,799
II.	Certificados Bursátiles Fiduciarios en pesos mexicanos, respaldados con activos y con vencimiento el 20 de octubre de 2026 y pagando una tasa de interés anual de TIIE más 200 puntos base, más un ajuste de 25 puntos base [1]		**45,227**		83,859
III.	Certificados Bursátiles Fiduciarios en pesos mexicanos, respaldados con activos y con vencimiento el 20 de septiembre de 2028, pagando una tasa de interés anual de TIIE más 215 puntos base		**74,007**		88,792

		31 de diciembre de 2024	31 de diciembre de 2023
IV.	Contrato de crédito revolvente con Banco Santander, S.A., ("Santander") y Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. ("Bancomext"), en dólares estadounidenses, para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves, pagando una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 298 puntos base más un ajuste de 5 puntos base [1]. En agosto de 2024, la Compañía firmó un convenio modificatorio para incrementar el monto de la línea e incluir aeronaves adicionales, extendiendo la fecha de vencimiento al 31 de diciembre 2028, la tasa de interés de las aeronaves adicionales excluye el ajuste por sostenibilidad	**109,976**	57,855
V.	Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con JSA International U.S. Holdings, LLC, con vencimiento el 30 de noviembre de 2025, pagando una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 300 puntos base, más un ajuste adicional de hasta 26 puntos base	**25,907**	35,983
VI.	Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con GY Aviation Lease 1714 Co. Limited, con vencimiento el 30 de noviembre de 2025, pagando una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 425 puntos base, más un ajuste adicional de hasta 26 puntos base	**60,629**	64,495
VII.	Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con Incline II B Shannon 18 Limited, con vencimiento el 31 de mayo de 2025, pagando una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 390 puntos base	**41,432**	107,178
VIII.	Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con Oriental Leasing 6 Company Limited, con vencimiento el 31 de mayo de 2027, pagando una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 200 puntos base más un ajuste adicional de hasta 26 puntos base	**123,038**	43,129
IX.	Financiamiento para la adquisición de motores con Tarquin Limited con vencimientos al 15, 19 y 26 de septiembre de 2028, pagando una tasa de interés anual de 6.20%	**41,812**	44,052
X.	Financiamiento para la adquisición de motores con NBB-V11218 Lease Partnership con vencimiento al 9 de septiembre de 2028, pagando una tasa de interés anual de 6.20%	**8,095**	8,821
XI.	Financiamiento para la adquisición de motores con NBB-V11951 Lease Partnership con vencimiento al 12 de septiembre de 2028, pagando una tasa de interés anual de 6.20%	**7,473**	8,143
XII.	Financiamiento para la adquisición de motores con Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited (no en su capacidad individual sino únicamente como fiduciario del Fideicomiso) con vencimientos en septiembre y octubre de 2028, pagando una tasa de interés anual de 7.16%	**63,732**	71,507
XIII.	Financiamiento para la adquisición de motores con NBB Pintail Co. LTD con vencimiento al 27 de noviembre de 2028 pagando una tasa de interés anual de 6.99%	**19,795**	20,540
XIV.	Financiamiento para la adquisición de motores con Bank of Utah Corporate Trust con vencimientos en julio, agosto, octubre y noviembre de 2029, pagando una tasa de interés anual de 6.20%	**71,624**	-

		31 de diciembre de 2024	31 de diciembre de 2023
XV.	Financiamiento para la adquisición de motores con RRPF Engine Leasing Limited con vencimiento al 14 de noviembre 2032, pagando una tasa de interés anual de 6.80%	**36,473**	-
XVI.	Financiamiento para la adquisición de motores con BOC Aviation (Ireland) Limited con vencimientos en octubre y noviembre de 2029, pagando una tasa de interés anual de 6.86%	**70,892**	-
XVII.	Costos de transacción por amortizar	**(3,590)**	(3,158)
XVIII.	Intereses devengados y otros costos financieros	**13,456**	7,070
		809,978	653,065
	Menos: Vencimientos a corto plazo	**283,616**	220,289
	Deuda financiera a largo plazo	**US$ 526,362**	US$ 432,776

TIIE: Tasa de interés interbancaria de equilibrio
SOFR: Tasa de financiamiento a un día garantizada
(1) Ajuste por sostenibilidad

(ii) La siguiente tabla provee un resumen de los pagos de principal programados restantes de la deuda financiera de la Compañía y los intereses proyectados al 31 de diciembre de 2024:

	A un año	Enero 2026-Diciembre 2026	Enero 2027-Diciembre 2027	Enero 2028- en adelante	Total
Programa CEBUR	US$ 24,669	US$ 29,808	US$ 37,004	US$ 27,753	US$ 119,234
Santander/Bancomext	-	98,149	11,827	-	109,976
JSA International U.S. Holdings, LLCA	25,907	-	-	-	25,907
GY Aviation Lease 1714 Co. Limited	60,629	-	-	-	60,629
Incline II B Shannon 18 Limited	41,432	-	-	-	41,432
Oriental Leasing 6 Company Limited	87,425	35,613	-	-	123,038
Tarquin Limited	2,384	2,536	2,698	34,194	41,812
Lease Partnership NBB-V11218	772	822	874	5,627	8,095
Lease Partnership NBB-V11951	712	758	806	5,197	7,473
Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited	8,373	9,001	9,676	36,682	63,732
NBB Pintail Co. LTD	799	857	919	17,220	19,795
Bank of Utah Corporate Trust	7,975	8,484	9,025	46,140	71,624
RRPF Engine Leasing Limited	2,203	2,356	2,521	29,393	36,473
BOC Aviation (Ireland) Limited	7,700	8,249	8,839	46,104	70,892
Deuda financiera	**270,980**	**196,633**	**84,189**	**248,310**	**800,112**
Intereses devengados	**13,456**	-	-	-	**13,456**
Intereses proyectados	**63,018**	**34,608**	**22,104**	**22,613**	**142,343**
Total	**US$ 347,454**	**US$ 231,241**	**US$ 106,293**	**US$ 270,923**	**US$ 955,911**

El 19 de diciembre de 2024, la Compañía contrató con Runway Eleven Lender LLC un financiamiento a una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 275 puntos base, para cubrir el pago de los anticipos de aeronaves a través de un contrato de crédito revolvente. Para ello se creó una Entidad de Propósito Especial en Irlanda mediante la cual, la Compañía asignó sus derechos y obligaciones en virtud del contrato de compraventa con Airbus S.A.S. ("Airbus"), incluyendo su obligación de realizar anticipos para la compra de aeronaves.

La línea de "Runway Eleven Lender LLC" no incluye covenants financieros ni obligaciones financieras.

El 8 de junio de 2022, la Compañía contrató con Santander/Bancomext un financiamiento a una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 298 puntos base, para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves a través de contrato de crédito revolvente. Para ello se creó un fideicomiso mexicano mediante el cual, la Compañía asignó sus derechos y obligaciones en virtud del contrato de compraventa con Airbus S.A.S. ("Airbus"), incluyendo su obligación de realizar anticipos para la compra de aeronaves al fideicomiso mexicano. La Compañía garantizó las obligaciones del fideicomiso mexicano bajo el contrato de financiamiento (CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple) Fideicomiso 3853. Una característica de este financiamiento es que pagará cinco puntos base adicionales a la tasa de interés si no se cumplen con los objetivos de sostenibilidad en las fechas establecidas en el contrato de préstamo, por lo que el 31 de agosto de 2023, la tasa de interés incrementó cinco puntos base. Existe la posibilidad de mitigar la tasa adicional si se cumplen con los objetivos en las siguientes fechas establecidas.

En agosto de 2024, la Compañía firmó un convenio modificatorio para incrementar el monto de este préstamo e incluir el pago de los anticipos para compras de aeronaves adicionales, extendiendo la vigencia del contrato hasta el 31 de diciembre de 2028.

El contrato de préstamo "Santander/Bancomext" establece ciertas obligaciones, incluyendo límites a la capacidad de, entre otros:

i) Incurrir en deuda adicional por encima de un nivel específico de deuda, a menos que se cumpla con determinadas razones financieras.
ii) Crear gravámenes.
iii) La fusión o adquisición de cualquier otra entidad sin la autorización previa de los Bancos.
iv) Disponer de ciertos activos.
v) Declarar y pagar dividendos o hacer cualquier distribución del capital de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la Compañía cumplió con las obligaciones del contrato de préstamo mencionado.

Al 31 de diciembre de 2024 la deuda financiera relacionada con el financiamiento de anticipos para la compra de aeronaves asciende a US$360,982. La Compañía cubre esta obligación mediante transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves en la fecha de entrega; por lo tanto, no representa un desembolso que impacte directamente al capital de trabajo de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2024, el monto contratado de líneas de crédito otorgadas a la Compañía asciende a US$1,873,384, de las cuales US$1,315,384 se relacionaron con deuda financiera (US$308,592 no han sido dispuestos) y US$558,000 se relacionaron con cartas de crédito (US$229,272 no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía tenía disponibles líneas de crédito por US$537,864. Al 31 de diciembre de 2023, el monto contratado de líneas de crédito otorgadas a la Compañía asciende a US$1,388,830, de las cuales US$960,930 se relacionaron con deuda financiera (US$228,435 no han sido dispuestos) y US$427,900 se relacionaron con cartas de crédito (US$178,800 no han sido dispuestos).

La Compañía celebró en abril de 2022 tres financiamientos de anticipos para la adquisición de aeronaves con arrendadores. Para ello, se creó un fideicomiso mexicano para cada contrato (CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple), para JSA International U.S. Holdings, LLC el Fideicomiso 3866, para GY Aviation Lease 1714 Co. Limited el Fideicomiso 3855, y para Incline II B Shannon 18 Limited el Fideicomiso 3867. Estos préstamos no incluyen covenants financieros o restricciones.

La Compañía celebró en julio de 2022 un financiamiento de anticipos para la adquisición de aeronaves con Oriental Leasing 6 Company Limited. Para ello, se creó un fideicomiso mexicano con CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple, Fidecomiso 3921. Estos préstamos no incluyen covenants financieros o restricciones.

El 20 de junio de 2019, la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, emitió 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios ("CEBUR") bajo la clave de pizarra VOLARCB 19 por la cantidad de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US$74 millones al 31 de diciembre de 2024, con base al tipo de cambio de Ps.20.27 por US$1) a través del Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB/3249 creado por Concesionaria. El monto de la emisión es parte de un programa aprobado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores por un monto de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos (US$148 millones al 31 de diciembre de 2024, con base al tipo de cambio de Ps.20.27 por US$1).

Los certificados tenían un vencimiento de cinco años con reducciones anuales de Ps.250,000, Ps.500,000, Ps.500,000 y Ps.250,000 (US$12.3 millones, US$24.7 millones, US$24.7 millones y US$12.3 millones al 31 de diciembre de 2024, con base al tipo de cambio de Ps.20.27 por US$1) en 2021, 2022, 2023 y 2024, respectivamente, con una tasa de interés anual a TIIE 28 días más 175 puntos base. Los certificados comenzaron a amortizarse al final del segundo año.

Los certificados bursátiles fiduciarios ("CEBUR") bajo la clave de pizarra VOLARCB19 fueron amortizados en su totalidad el 20 de junio de 2024.

El 13 de octubre de 2021, la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, realizó en el mercado mexicano una segunda emisión de 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios ("CEBUR") bajo la clave de pizarra VOLARCB21L por Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US$74 millones al 31 de diciembre de 2024, con base al tipo de cambio de Ps.20.27 por US$1) a través del Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB/3249 creado por Concesionaria. El monto de la emisión es parte de un programa aprobado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México por un monto de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos (US$148 millones al 31 de diciembre de 2024, con base al tipo de cambio de Ps.20.27 por US$1). Con esta segunda emisión se ha alcanzado el monto total aprobado para el programa.

Los Certificados Bursátiles fiduciarios con los Principios de Bonos Vinculados a la Sostenibilidad 2020 ("Sustainability-Linked Bond Principles"), administrados por la Asociación Internacional del Mercado de Capitales (ICMA) y tiene como objetivos de Sostenibilidad (SPT) para el KPI reducir las emisiones de carbono medidas como gramos de emisiones de CO2 por pasajero de ingresos (gCO2 / RPK) en un 21.54%, 24.08% y 25.53% para 2022, 2023 y 2024, respectivamente, en comparación con 2015. Esta oferta ayudará a la Compañía a lograr sus objetivos de sostenibilidad a largo plazo, entre los que se encuentran reducir las emisiones de CO2 en 35.42% para 2030.

Una característica de los Certificados Bursátiles es que la tasa de interés se podrá ajustar 25 (veinticinco) puntos base al alza, si no se cumplen los objetivos de sostenibilidad. El 20 de septiembre de 2023, la tasa de interés aumentó 25 (veinticinco) puntos base. Existe la posibilidad de mitigar la tasa adicional si se cumplen los objetivos en los siguientes años.

Los certificados tienen una reducción anual con vencimiento a cinco años de Ps.83,333, Ps.500,000, Ps.500,000 y Ps.416,667 (US$4.1 millones, US$24.7 millones, US$24.7 millones y US$20.6 millones al 31 de diciembre de 2024, con base al tipo de cambio de Ps.20.27 por US$1) en 2023, 2024, 2025 y 2026, respectivamente, con una tasa de interés anual TIIE 28 más 200 puntos base más un ajuste de 25 (veinticinco) puntos base a partir del 20 de septiembre de 2023. Los certificados comenzaron a amortizarse al final del segundo año.

El 28 de septiembre de 2023, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México aprobó un aumento al programa vigente por un monto de hasta Ps.5,000 millones de pesos mexicanos (US$246.7 millones al 31 de diciembre de 2024, con base al tipo de cambio Ps.20.27 por US$1). Con esta autorización la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, realizó en el mercado mexicano una tercera emisión de 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios "CEBUR" bajo la clave de pizarra VOLARCB23 por Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US$74 millones al 31 de diciembre de 2024, con base al tipo de cambio Ps.20.27 por US$1) a través del Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB/3249 creado por Concesionaria.

Los certificados tienen un vencimiento de cinco años con reducciones anuales de Ps.187,500, Ps.750,000 y Ps.562,500 (US$9.3 millones, US$37 millones y US$27.8 millones al 31 de diciembre de 2024, con base al tipo de cambio Ps.20.27 por US$1) en 2026, 2027 y 2028, respectivamente, con una tasa de interés anual de TIIE 28 más 215 puntos base. Los certificados comienzan a amortizarse al final del tercer año.

La estructura de certificados bursátiles opera con reglas específicas y proporciona una "Razón de cobertura del servicio de deuda" ("DSCR" por sus siglas en inglés) que se calcula comparando la cobranza en pesos mexicanos durante los seis meses anteriores con los siguientes seis meses de servicio de la deuda. En general, no existe retención de fondos si la relación excede 2.5 veces. La amortización de los certificados bursátiles inició en julio de 2021 para la primera emisión, para la segunda emisión inició en noviembre de 2023 y para la tercera emisión iniciará en octubre 2026. Además, la amortización anticipada aplica si:

i) La razón de cobertura de deuda es menor a 1.75x en alguna de las fechas de determinación;
ii) Un evento de retención no es subsanado en un periodo de 90 días consecutivos;
iii) La cuenta de reserva de la deuda de cualquier serie mantiene en depósito una cantidad menor que el saldo requerido de la cuenta de reserva de la deuda por un período que incluye dos o más métodos de pago consecutivos;
iv) Evento de insolvencia de Concesionaria;
v) La actualización de un nuevo evento de insolvencia con relación a Concesionaria;
vi) La actualización de un nuevo evento de incumplimiento.

En caso de incumplimiento el Fiduciario se abstendrá de entregar cualquier cantidad que de otra manera tendría que entregar a Concesionaria y dedicará dichos flujos para amortizar el principal de los certificados bursátiles ("CEBUR").

Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía cumple con las condiciones de los certificados bursátiles.

En diciembre de 2021, la Compañía renovó una línea de capital de trabajo con Banco Sabadell S.A., Institución de Banca Múltiple ("Sabadell") en pesos mexicanos. La línea de crédito venció en diciembre de 2023.

La deuda de capital de trabajo "Sabadell" incluía determinadas obligaciones.

i) El deudor conjunto (Concesionaria) debe representar el 85% del EBITDA de la Controladora.

La Compañía liquidó este préstamo a corto plazo el 5 de enero de 2023 y con dicho pago, cualquier potencial efecto de incumplimiento fue solventado. El incumplimiento no detonó ninguna consideración de incumplimiento cruzado a otras deudas o contratos de arrendamiento de la compañía. La línea de crédito venció en diciembre 2023.

En diciembre de 2022, la Compañía firmó una línea de capital de trabajo con Banco Actinver, S.A., Institución de Banca Múltiple ("Actinver") en pesos mexicanos, con una tasa de interés anual de TIIE 28 días más 250 puntos base de margen. La línea de crédito venció en diciembre 2024.

La deuda de capital de trabajo con "Actinver" no incluía obligaciones o restricciones.

Otros acuerdos de financiamiento

La Compañía celebró varios contratos que calificaron como transacciones fallidas de venta y arrendamiento en vía de regreso. En consecuencia, estos acuerdos se contabilizaron como transacciones de financiamiento. El detalle de estos acuerdos se presenta a continuación:

1) En septiembre de 2023, la Compañía celebró acuerdos con Tarquin Limited, que brinda financiamiento para la adquisición de motores. Los contratos pagan tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2028.

2) En septiembre de 2023, la Compañía también celebró acuerdos adicionales con NBB-V11218 Lease Partnership y con NBBV-11951 Lease Partnership, que brinda financiamiento para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2028.

3) En septiembre y octubre de 2023, la Compañía celebró acuerdos con Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited (no en su capacidad individual sino únicamente como fiduciario del Fideicomiso) para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 7.16%, y vencen en 2028.

4) En noviembre de 2023, la Compañía celebró acuerdos con NBB Pintail Co. Ltd. para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.99%, y vencen en 2028.

5) En agosto, septiembre, noviembre y diciembre de 2024, la Compañía celebró acuerdos con Bank of Utah Corporate Trust, para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2029.

6) En octubre y noviembre 2024, la Compañía celebró acuerdos con BOC Aviation (Ireland) Limited para la adquisición de motores, estos nuevos contratos devengan una tasa de interés anual de 6.86% y vencen en 2029.

7) En noviembre de 2024, la Compañía celebró nuevos acuerdos con RRPF Engine Leasing Limited, para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.80% y vencen en 2032.

Cambios en pasivos provenientes de actividades financieras

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023 los cambios en los pasivos por actividades de financiamiento de la Compañía se resumen en la tabla que se muestra en la hoja siguiente.

	1 de enero, 2024	Flujo de efectivo neto	Interés devengado [1]	Reclasificación de largo a corto plazo	Otros	Efectos de conversión	Al 31 de diciembre de 2024
Préstamos a corto plazo que devengan intereses	**US$ 220,289**	**US$ (84,514)**	**US$ 6,496**	**US$ 146,655**	**US$ (217)**	**US$ (5,093)**	**US$ 283,616**
Préstamos a largo plazo que devengan intereses	**432,776**	**261,667**	**-**	**(146,655)**	**(484)**	**(20,942)**	**526,362**
Total de pasivos provenientes de actividades de financiamiento	**US$ 653,065**	**US$ 177,153**	**US$ 6,496**	**US$ -**	**US$ (701)**	**US$ (26,035)**	**US$ 809,978**

	1 de enero, 2023	Flujo de efectivo neto	Interés devengado [1]	Cambios por fluctuación cambiaria	Reclasificación de largo a corto plazo	Otros	Efectos de conversión	Al 31 de diciembre de 2023
Préstamos a corto plazo que devengan intereses	US$ 112,148	US$ (22,356)	US$ 5,118	US$ (739)	US$ 121,804	US$ (479)	US$ 4,793	US$ 220,289
Préstamos a largo plazo que devengan intereses	160,887	381,255	-	-	(121,804)	(1,454)	13,892	432,776
Total de pasivos provenientes de actividades de financiamiento	US$ 273,035	US$ 358,899	US$ 5,118	US$ (739)	US$ -	US$ (1,933)	US$ 18,685	US$ 653,065

[1] Este saldo se encuentra neto de provisiones de intereses e intereses efectivamente pagados al 31 de diciembre de 2024 y 2023, respectivamente.

6. Efectivo y equivalentes de efectivo

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, este rubro se integra como sigue:

	2024	2023
Efectivo en bancos	**US$ 281,358**	US$ 117,764
Efectivo en caja	**657**	850
Inversiones a corto plazo (inversiones de alta liquidez / equivalentes de efectivo)	**617,432**	642,604
Fondos en fideicomiso relacionados con reserva de la deuda	**8,534**	12,936
Total de efectivo y equivalentes de efectivo	**US$ 907,981**	US$ 774,154

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la Compañía registró una parte de las ventas anticipadas de boletos por un monto de US$8,534 y US$12,936, respectivamente, como un fondo (Nota 1d). Los fondos mantenidos en los Fideicomisos se utilizan para constituir las reservas del servicio de la deuda.

7. Partes relacionadas

a) A continuación, se presenta un análisis de los saldos con partes relacionadas al 31 de diciembre de 2024 y 2023.

Todas las Compañías son consideradas como afiliadas, ya que los principales accionistas o directores de la Compañía son directa o indirectamente accionistas o directores de las partes relacionadas:

	Tipo de transacción	País de origen	2024	2023	Términos
Por cobrar:					
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")	Código compartido	EUA	**US$ 2,161**	US$ -	30 días
Por pagar:					
MRO Commercial, S.A. ("MRO")	Mantenimiento de aeronaves y soporte técnico	El Salvador	**979**	8	30 días
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")	Código compartido	EUA	**662**	1,918	30 días
A&P International Services, S.A.P.I. de C.V. ("AISG")	Mantenimiento de aeronaves	México	**299**	313	30 días
Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C.	Honorarios por servicios profesionales	México	**146**	105	30 días
Chevez, Ruiz, Zamarripa y Cía., S.C.	Honorarios por servicios profesionales	México	**117**	620	30 días
Volantio Inc.	Servicios de atención al cliente.	EUA	**80**	-	30 días
Jetsmart Airlines S.A. ("Argentina")	Arrendamiento de motor	Argentina	**80**	-	30 días
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. ("OMA")	Servicios aeroportuarios	México	-	12,881	30 días
			US$ 2,363	US$ 15,845	

b) Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía realizó las siguientes operaciones con partes relacionadas:

Operaciones con partes relacionadas	País de origen	2024	2023	2022
Ingresos:				
Transacciones con afiliadas				
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")				
Código compartido	EUA	**US$ 5,478**	US$ -	US$ 5
Jetsmart Airlines SpA ("Jetsmart Chile")				
Servicios profesionales	Chile	**240**	-	-
Jetsmart Airlines S.A. ("Jetsmart Argentina")				
Arrendamiento de motor	Argentina	**80**	-	-
Gastos:				
Transacciones con afiliadas				
MRO Commercial, S.A.				
Mantenimiento aeronaves [1]	El Salvador	**US$ 21,354**	US$ 15,674	US$ 11,097
Soporte técnico	El Salvador	**24**	17	-
A&P International Services, S.A.P.I. de C.V. ("AISG")				
Mantenimiento de aeronaves	México	**2,986**	2,895	914
Volantio, Inc.				
Servicios de soporte al cliente	EUA	**420**	-	-

Operaciones con partes relacionadas	País de origen	2024	2023	2022
Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C.				
Honorarios por servicios profesionales	Mexico	**196**	225	196
Chevez, Ruiz, Zamarripa y Cía, S.C.				
Honorarios por servicios profesionales	Mexico	**192**	1,175	923
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. ("OMA")				
Servicios aeroportuarios	Mexico	-	12,263	9,792
Servprot, S.A. de C.V.				
Servicios de seguridad	México	-	115	207
Aeromantenimiento, S.A.				
Mantenimiento de aeronaves	El Salvador	-	-	3,690
Soporte técnico	El Salvador	-	-	170

(1) Incluye operaciones de mantenimiento mayor.

c) Frontier Airlines Inc. ("Frontier")

Frontier es considerado una parte relacionada porque los señores Brian H. Franke y Andrew Broderick son miembros del consejo de administración de la Compañía y ambos son miembros del consejo de administración de Frontier, ellos son además socios directores de Indigo Partners, que tienen inversiones en ambas compañías.

Al 31 de diciembre de 2024 la cuenta por cobrar fue de US$2,161. Al 31 de diciembre de 2023 la Compañía no tenía saldo por cobrar con Frontier. Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la cuenta por pagar fue de US$662 y US$1,918, respectivamente.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2024, la Compañía reconoció ingresos bajo este acuerdo por US$5,478. Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023, la Compañía no reconoció transacciones de ingresos. Al 31 de diciembre de 2022, la Compañía reconoció transacciones de ingreso bajo este acuerdo por US$5.

d) Servprot, S.A. de C.V. ("Servprot")

Servprot fue una parte relacionada hasta el 13 de junio de 2023 debido a que Enrique Beltranena Mejicano, Presidente y Director General de la Compañía, fue accionista de dicha sociedad. Servprot ofrecía servicios de seguridad para el señor Beltranena y su familia.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023 y 2022 la Compañía registró un gasto de US$115 y US$207, respectivamente.

e) Aeromantenimiento, S.A. ("Aeroman")

Aeroman es una parte relacionada, debido a que Marco Baldocchi es miembro del Consejo de Administración de la Compañía y fue miembro del Consejo de Administración de Aeroman hasta noviembre de 2024. Adicionalmente, el Sr. Joaquín Alberto Palomo es miembro del Consejo de Administración de la Compañía y Director de Aeroman. El 1 de enero de 2017, la Compañía celebró un contrato de servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves con Aeromantenimiento, S.A.

El 1 de enero de 2022 la Compañía, firmo una enmienda con Aeroman y MRO Commercial, S.A. ("MRO"), sociedad afiliada de Aeroman, para extender la vigencia del contrato hasta el 1 de enero de 2027 y el 1 de enero de 2024 se firmó un nuevo acuerdo que amplio la vigencia del contrato hasta el 31 de diciembre de 2028. Este contrato contempla utilizar exclusivamente los servicios de Aeroman para la reparación, mantenimiento de aeronaves, sujeto a disponibilidad. De conformidad con los términos del contrato, Aeroman debe proporcionar los servicios de inspección, mantenimiento, reparación, restauración y revisión de la flota de aeronaves. Los pagos se realizan conforme a este contrato y dependen de los servicios prestados.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la Compañía no tiene saldo bajo este contrato con Aeroman.

La Compañía no reconoció transacciones de gastos por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024 y 2023.

La Compañía incurrió en gastos de mantenimiento en aeronaves y soporte técnico con Aeroman por un monto de US$3,860 para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023 los saldos por pagar del contrato con MRO son de US$979 y US$8, respectivamente.

La Compañía incurrió en gastos de mantenimiento y soporte técnico en aeronaves con MRO por un monto de US$21,378, US$15,691 y US$11,097 por los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, respectivamente.

f) Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C. ("MACF")

MACF es parte relacionada porque Ricardo Maldonado Yañez y Eugenio Macouzet de León, miembro del consejo propietario y consejero suplente, respectivamente, de la Compañía desde abril de 2018, son socios de MACF que brinda servicios legales.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la Compañía tenía un saldo por pagar del contrato con MACF de US$146 y US$105, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía incurrió en gastos de servicios legales bajo este contrato por un monto de US$196, US$225 y US$196, respectivamente.

g) Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. ("OMA")

OMA era parte relacionada, porque el Sr. Ricardo Maldonado Yáñez era miembro independiente del Consejo de Administración de OMA y es miembro independiente del Consejo de Administración de la Compañía, y Presidente del comité de Practicas Societarias de la Compañía. Adicionalmente la Sra. Guadalupe Philips Margain, miembro independiente del Consejo de Administración de la administración de la Compañía, fue miembro del consejo administración de OMA hasta noviembre del 2022.

A la fecha de emisión de este informe, OMA ya no es una parte relacionada de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2023, la cuenta por pagar con OMA fue de US$12,881.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023 y 2022 la Compañía reconoció gastos con OMA por US$12,263 y US$9,792, respectivamente.

h) Chevez, Ruiz, Zamarripa y Cia, S.C. ("Chevez")

Chevez es en una parte relacionada porque el señor José Luis Fernández Fernández es miembro independiente del Consejo de Administración, así como Presidente del Comité de Auditoría de la Compañía y socio no administrador de Chevez. Chevez nos presta el servicio de asesoría fiscal.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la cuenta por pagar con Chevez fue de US$117 y US$620, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 la Compañía reconoció gastos con Chevez por US$192, US$1,175 y US$923, respectivamente.

i) A&P International Services, S.A.P.I. de C.V. ("AISG")

Desde el 4 de julio de 2022, AISG ha sido considerada una parte relacionada debido a que Harry F. Krensky, Miembro del Consejo de Administración de la Compañía, es Presidente del Consejo de Administración de AISG. Adicionalmente, Harry F. Krensky es socio director de Discovery Americas, un fondo de capital privado que indirectamente mantiene y gestiona una posición de inversión en AISG.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la cuenta por pagar con AISG fue de US$299 y US$313, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía incurrió en gastos de mantenimiento de aeronaves y motores por US$2,986, US$2,895 y US$914 respectivamente.

j) Jetsmart Airlines SpA ("Jetsmart Chile")

Jetsmart Chile es una parte relacionada debido a que Brian H. Franke y Andrew Broderick, son miembros del Consejo de Administración de la Compañía, y son miembros del consejo de administración de Jetsmart Chile. El 15 de marzo de 2024, la Compañía celebro un contrato de servicios de cooperación técnica profesional de pilotos con Jetsmart Chile.

Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía no tiene saldos pendientes con Jetsmart Chile.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2024, la Compañía registro ingresos en servicios profesionales por US$240.

k) Jetsmart Airlines S.A. ("Jetsmart Argentina")

Jetsmart Argentina es una parte relacionada debido a que Brian H. Franke es miembro del Consejo de Administración de la Compañía, y es miembro del consejo de administración de Jetsmart Argentina. El 11 de diciembre de 2024 la Compañía celebro un contrato de arrendamiento de motores de aeronaves con Jetsmart Argentina.

Al 31 de diciembre de 2024, el saldo por pagar con Jetsmart Argentina era de US$80.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2024, la Compañía reconoció ingresos en arrendamiento de motores de aeronaves por US$80.

l) CleanJoule, Inc. ("CleanJoule")

CleanJoule es una parte relacionada debido a que el Sr. Brian H. Franke, presidente de nuestro Consejo de Administración, es un directivo de Franke Family Joule, LLC. Desde el 23 de mayo de 2023, ha sido accionista de CleanJoule y tiene derecho a nombrar a un miembro de su Consejo de Administración. Además, el 23 de mayo de 2023, el Sr. Andrew Broderick, miembro del Consejo de Administración, fue designado por Franke Family Joule, LLC como miembro del Consejo de Administración de CleanJoule. CleanJoule es una empresa que produce combustible de aviación sostenible (SAF por sus siglas en inglés) rentable y de alto rendimiento a partir de desechos agrícolas y residuos orgánicos. La Compañía adquirió directamente acciones ordinarias de CleanJoule, reconociendo 320,000 acciones por un monto de US$4,000.

m) Volantio, Inc. ("Volantio")

Volantio es considerada una parte relacionada debido a que el Sr. William Dean Donovan, miembro independiente de nuestro Consejo de Administración, además es miembro del Consejo de Administración del Volantio a partir del 13 de agosto de 2024. Volantio presta servicios de soporte al cliente.

Al 31 de diciembre de 2024, la cuenta por pagar de la Compañía con Volantio ascendía a US$80.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024, Volantio reconoció gastos por US$420.

n) Directores y funcionarios

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2024 y 2023, el presidente y miembros independientes del Consejo de Administración de la Compañía recibieron una compensación neta de US$414 y US$696, respectivamente y el resto de los directores recibieron una compensación neta de US$116 y US$242, respectivamente.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024 y 2023, el monto pagado al presidente y miembros independientes en especie a través de acciones de la Compañía fue de US$788 y 305, respectivamente.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, los ejecutivos que forman parte del grupo de alta dirección de la Compañía recibieron una compensación agregada de beneficios de corto plazo por un importe de US$15,157, US$13,845 y US$11,679; así como, beneficios de largo plazo por un monto de US$6,508, US$5,689 y US$5,951, respectivamente. Estos importes se reconocieron como parte del rubro de salarios y beneficios en el estado consolidado de resultados.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, el costo de las transacciones por pagos basados en acciones (Plan de incentivos a largo plazo de la Compañía) fue de US$6,309, US$6,048 y US$5,074, respectivamente. El beneficio de las transacciones liquidables en efectivo MIP II fue de US$1,131, US$119 y US$4,365, respectivamente (Nota 18).

La Compañía adoptó un nuevo plan de beneficios a corto plazo para cierto personal, mediante el cual se otorgan bonos en efectivo para cumplir con ciertas metas de rendimiento determinadas por la Compañía. Al 31 de diciembre de 2024 y 2023 la Compañía registró una provisión por un monto de US$10,839 y US$6,541, respectivamente. En relación con estos bonos en efectivo, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 la Compañía registró un gasto por un monto de US$12,250, US$6,357 y US$6,893, respectivamente, bajo el rubro de salarios y beneficios.

8. Otras cuentas por cobrar, neto

Un análisis de otras cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2024 y 2023, se detalla a continuación:

		2024		2023
Corrientes:				
Tarjetas de crédito	**US$**	**34,756**	US$	59,675
Beneficios del proveedor		**22,640**		11,174
Tarjeta de crédito de lealtad		**5,460**		4,230
Clientes de cargo		**4,453**		4,633
Otras cuentas por cobrar		**3,979**		4,652
Recuperación de seguros en proceso		**2,349**		-
Otros puntos de venta		**946**		1,014
Servicios aeroportuarios		**800**		473
Agencias de viaje y comisiones por venta de seguros		**599**		3,493
Empleados		**562**		777
Servicios de mercadotecnia		**119**		-
		76,663		90,121
Provisión para pérdidas crediticias esperadas		**(628)**		(877)
	US$	**76,035**	US$	89,244

Las cuentas por cobrar de la Compañía tienen los siguientes vencimientos:

Días	**2024 Deteriorada**	**2024 No Deteriorada**	**Total 2024**	2023 Deteriorada	2023 No deteriorada	Total 2023
0–30	**US$ 459**	**US$ 57,657**	**US$ 58,116**	US$ 677	US$ 73,923	US$ 74,600
31–60	**-**	**6,030**	**6,030**	-	10,628	10,628
61–90	**-**	**5,861**	**5,861**	-	435	435
91–120	**169**	**6,487**	**6,656**	200	4,258	4,458
	US$ 628	**US$ 76,035**	**US$ 76,663**	US$ 877	US$ 89,244	US$ 90,121

Los movimientos de la provisión para pérdidas crediticias esperadas del 31 de diciembre de 2022 al 31 de diciembre de 2024 son como sigue:

Saldo al 31 de diciembre de 2022	US$	(809)
Cancelaciones		1,262
Incrementos en la estimación		(1,330)
Saldo al 31 de diciembre de 2023		(877)
Cancelaciones		**1,067**
Incrementos en la estimación		**(818)**
Saldo al 31 de diciembre de 2024	**US$**	**(628)**

Las provisiones para pérdidas crediticias esperadas se establecen de acuerdo con el enfoque que se revela en la Nota 1f) ii).

9. Inventarios

Un análisis de los inventarios al 31 de diciembre de 2024 y 2023 es el siguiente:

		2024		2023
Refacciones de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo	**US$**	**16,633**	US$	16,117
	US$	**16,633**	US$	16,117

Los inventarios de la Compañía se utilizan principalmente durante la prestación de servicios de vuelo y para los eventos de mantenimiento realizados por la Compañía y son valuados al menor costo o a su valor de reposición. La Compañía reconoce las estimaciones necesarias para las disminuciones en el valor de sus inventarios por deterioro, obsolescencia, lento movimiento y otras causas que indiquen que el aprovechamiento o realización de las refacciones de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo que forman parte del inventario resultará inferior al valor registrado.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía no registro pérdida por deterioro en el valor del inventario.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, los inventarios de consumo, registrados como parte de los gastos de mantenimiento, ascendieron a US$24,009, US$20,928 y US$17,825, respectivamente.

10. Pagos anticipados y otros activos circulantes

Los pagos anticipados y otros activos circulantes al 31 de diciembre de 2024 y 2023 se analizan como sigue:

	2024	2023
Anticipos a proveedores	**US$ 11,615**	US$ 9,347
Seguros pagados por anticipado	**9,604**	9,175
Otros pagos anticipados	**9,109**	13,057
Comisión a agencias por venta de boletos (Nota 1c)	**9,108**	7,729
Créditos de vuelo	**5,812**	4,368
	US$ 45,248	US$ 43,676

11. Depósitos en garantía

El análisis de este rubro al 31 de diciembre de 2024 y 2023 es el siguiente:

	2024	2023
Activos circulantes:		
Depósito de cartas de crédito	**US$ 216,534**	US$ 138,207
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagado a los arrendadores (Nota 1j)	**7,493**	7,056
Otros depósitos en garantía	**2,020**	1,428
Depósitos para renta de equipo de vuelo	**1,164**	1,145
	227,211	147,836
Activo no circulante:		
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagado a arrendadores (Nota 1j)	**375,263**	409,997
Depósitos para renta de equipo de vuelo	**46,232**	48,125
Otros depósitos en garantía	**4,698**	3,874
	426,193	461,996
	US$ 653,404	US$ 609,832

12. Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto

	Inversión		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2023	**Al 31 de diciembre de 2024**	Al 31 de diciembre de 2023	**Al 31 de diciembre de 2024**	Al 31 de diciembre de 2023
Mejoras a equipos de vuelo arrendados	**US$ 728,201**	US$ 579,349	**US$ (482,233)**	US$ (331,124)	**US$ 245,968**	US$ 248,225
Pagos anticipados para compra de aeronaves y motores [1]	**484,590**	389,380	-	-	**484,590**	389,380
Equipo de vuelo	**408,830**	202,355	**(89,750)**	(67,316)	**319,080**	135,039
Construcciones y mejoras en procesos	**14,242**	27,135	-	-	**14,242**	27,135
Construcciones y mejoras	**9,154**	8,802	**(7,839)**	(7,310)	**1,315**	1,492
Mobiliario y equipo de oficina	**3,621**	3,487	**(2,428)**	(2,156)	**1,193**	1,331
Maquinaria y equipo de taller	**2,671**	1,658	**(822)**	(622)	**1,849**	1,036
Equipo de transporte motorizado en plataforma	**1,600**	614	**(681)**	(475)	**919**	139
Equipo de cómputo	**1,186**	1,193	**(1,130)**	(1,108)	**56**	85
Equipo de comunicaciones	**798**	698	**(489)**	(443)	**309**	255
Equipo de fuerza eléctrica	**781**	530	**(409)**	(345)	**372**	185
Herramientas de taller	**660**	660	**(559)**	(478)	**101**	182
Carros de servicio a bordo	**542**	542	**(466)**	(416)	**76**	126
Total	**US$ 1,656,876**	US$ 1,216,403	**US$ (586,806)**	US$ (411,793)	**US$ 1,070,070**	US$ 804,610

	Equipo de vuelo	Construcciones y mejoras	Equipo de cómputo	Mobiliario y equipo de oficina	Equipo de fuerza eléctrica	Herramientas de taller	Equipo de transporte motorizado en plataforma	Equipo de comunicaciones	Maquinaria y equipo de taller	Carros de servicio a bordo	Provisión por obsolescencia	Pagos anticipados para compra de aeronaves	Construcciones y mejoras en proceso	Mejoras a equipos arrendados	Total
Saldo neto al 31 de diciembre de 2022	US$ 52,167	US$ 746	US$ 112	US$ 1,094	US$ 235	US$ 9	US$ 250	US$ 185	US$ 642	US$ 84	US$ -	185,455	US$ 31,900	US$ 205,892	US$ 478,771
Altas	93,868	8	6	58	-	6	1	6	166	-	-	230,439	17,693	139,830	482,081
Bajas y transferencias	(675)	-	-	-	-	-	-	(1)	-	-	-	(45,085)	(1,529)	(122)	(47,412)
Costos por préstamos capitalizados, neto[1]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,571	-	-	18,571
Otros movimientos	-	1,231	43	432	-	224	48	111	361	90	-	-	(20,929)	18,389	-
Depreciación	(10,321)	(493)	(76)	(253)	(50)	(57)	(160)	(46)	(133)	(48)	-	-	-	(115,764)	(127,401)
Al 31 de diciembre de 2023	135,039	1,492	85	1,331	185	182	139	255	1,036	126	-	389,380	27,135	248,225	804,610
Costo	202,355	8,802	1,193	3,487	530	660	614	698	1,658	542	-	389,380	27,135	579,349	1,216,403
Depreciación acumulada	(67,316)	(7,310)	(1,108)	(2,156)	(345)	(478)	(475)	(443)	(622)	(416)	-	-	-	(331,124)	(411,793)
Saldo neto al 31 de diciembre de 2023	135,039	1,492	85	1,331	185	182	139	255	1,036	126	-	389,380	27,135	248,225	804,610
Altas	**207,075**	-	**2**	7	**251**	-	**985**	-	**964**	-	-	**235,287**	**11,183**	**129,354**	**585,108**
Bajas y transferencias	**(367)**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**(159,993)**	**(3,938)**	-	**(164,298)**
Costos por préstamos capitalizados, neto[1]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,916	-	-	**19,916**
Otros movimientos	-	**352**	8	**130**	-	-	1	**100**	49	-	-	-	**(20,138)**	19,498	-
Depreciación	**(22,667)**	**(529)**	**(39)**	**(275)**	**(64)**	**(81)**	**(206)**	**(46)**	**(200)**	**(50)**	-	-	-	**(151,109)**	**(175,266)**
Al 31 de diciembre de 2024	**319,080**	1,315	56	**1,193**	372	101	919	309	1,849	76	-	484,590	14,242	245,968	1,070,070
Costo	**408,830**	9,154	1,186	**3,621**	781	660	1,600	798	**2,671**	542	-	484,590	14,242	**728,201**	**1,656,876**
Depreciación acumulada	**(89,750)**	**(7,839)**	**(1,130)**	**(2,428)**	**(409)**	**(559)**	**(681)**	**(489)**	**(822)**	**(466)**	-	-	-	**(482,233)**	**(586,806)**
Saldo neto al 31 de diciembre de 2024	US$ 319,080	US$ 1,315	US$ 56	US$ 1,193	US$ 372	US$ 101	US$ 919	US$ 309	US$ 1,849	US$ 76	US$ -	US$ 484,590	US$ 14,242	US$ 245,968	US$ 1,070,070

[1] Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, estos montos incluyen costo por préstamos capitalizados por US$35,107 y US$21,901, respectivamente. El monto de este rubro es neto de bajas de costos por préstamos capitalizados relacionados a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso por US$15,191 y US$3,330, respectivamente.

a) Durante 2024 y 2023, la Compañía adquirió 16 motores (11 NEO y cinco V2500) y nueve motores (cinco NEO y cuatro V2500), respectivamente, (bajo los términos del contrato de compra con Pratt & Whitney). Estas adquisiciones se contabilizaron al costo por un total de US$163,463 y US$85,182, respectivamente. La Compañía identificó los componentes principales como partes separadas a su respectivo costo. Estos componentes principales se clasifican como parte del motor, se presentan como parte de equipo de vuelo y se deprecian durante su vida útil.

b) Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la Compañía capitalizó costos por préstamos por un monto de US$35,107 y US$21,901, respectivamente (Nota 23). La Compañía capitalizó costos por préstamos reales de los préstamos directamente atribuibles a la construcción de aeronaves. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023, la tasa ponderada utilizada para determinar el monto capitalizado de los costos por préstamos fue de 7.59% y 8.85%, respectivamente.

c) El gasto por depreciación por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, fue de US$175,266, US$127,401 y US$90,790, respectivamente. Los gastos por depreciación del año son reconocidos como componentes de los gastos operativos en los estados consolidados de resultados.

d) En octubre de 2005 y diciembre de 2006, la Compañía celebró contratos con Airbus y con International Aero Engines AG ("IAE") para la compra de aeronaves y motores, respectivamente. Con base en dichos contratos y previo a la entrega de cada aeronave y motor, la Compañía acordó realizar anticipos que fueron calculados con base en el precio de referencia de cada aeronave y motor, utilizando una fórmula establecida para este fin en el contrato.

En 2011, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 44 aeronaves A320 para ser entregados entre 2015 y 2020. La orden incluye 14 aeronaves A320 Current Engine Option, ("CEO", por sus siglas en inglés) y 30 aeronaves A320NEO. Adicionalmente, durante diciembre de 2017, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 80 aeronaves de la familia A320 que se entregarán entre 2022 y 2026. El pedido incluye 46 A320NEO y 34 A321NEO. En virtud de dicho acuerdo, y antes de la entrega de cada aeronave, la Compañía acordó hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo.

En noviembre de 2018, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para reprogramar la entrega de 26 aeronaves entre 2019 y 2022. Además, en esta modificación, la Compañía utilizó sus derechos en el acuerdo de compra de Airbus para convertir seis A320NEO en A321NEO. En julio de 2020, se modificó el acuerdo con Airbus para reprogramar las entregas de 80 aeronaves entre 2023 y 2028. En octubre de 2020, modificamos el acuerdo con Airbus para reprogramar las 18 entregas de flota restantes entre 2020 y 2022.

En 2021, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 39 aeronaves de la familia A320 para ser entregados entre 2023 y 2029; la orden incluye solamente aeronaves A321NEO. En virtud de dicho acuerdo, y antes de la entrega de cada aeronave, la Compañía acordó hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo. Además, en esta modificación, Volaris utilizó sus derechos en el acuerdo de compra de Airbus para convertir veinte A320NEO en A321NEO.

En 2022, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 25 aeronaves de la familia A320 para ser entregados en 2030; la orden incluye solamente aeronaves A321NEO. En virtud de dicho acuerdo, y antes de la entrega de cada aeronave, la Compañía acordó hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo.

El 16 de agosto de 2013, la Compañía entró en ciertos acuerdos con IAE e International Aero Engines, LLC ("IAE LLC") ("P&W"), los cuales incluían la compra de motores para 14 A320CEO y 30 A320NEO respectivamente, para ser entregados entre 2014 y 2022. Este acuerdo también incluye la compra de un motor de repuesto para la flota de A320CEO (que se recibió durante el cuarto trimestre de 2016) y seis motores de repuesto para la flota de A320NEO recibidos entre 2017 y 2022. En noviembre de 2015, la Compañía modificó el acuerdo con el proveedor de motores para prestar los principales servicios de mantenimiento de los motores de 16 aeronaves (diez A320NEO y seis A321NEO). Este acuerdo también incluye la compra de tres motores de repuesto, dos de ellos para la flota de A320NEO y uno para la flota de A321NEO. En abril de 2021, la Compañía modificó el acuerdo con el proveedor de motores para prestar los principales servicios de mantenimiento de los motores de dos aeronaves A320NEO.

El 12 de mayo de 2020, la Compañía entró en ciertos acuerdos con IAE LLC, los cuales incluían la compra de 46 motores A320NEO y 34 A321NEO respectivamente, para ser entregados entre 2022 y 2028. Este acuerdo también incluye la compra de once motores de repuesto para la flota de A320NEO que se recibirán entre 2022 y 2029.

En octubre 2021, la Compañía modificó el acuerdo con el proveedor de motores para prestar los principales servicios de mantenimiento de los motores de trece aeronaves A320NEO. Este acuerdo también incluye la compra de un motor de repuesto para la flota de A320NEO. La Compañía ha modificado y reexpresado el acuerdo con IAE LLC para proporcionarle servicios de mantenimiento mayor a los motores de setenta y nueve aeronaves (cinco A320NEO and setenta y cuatro A321NEO), así como la compra de veintiún motores de repuesto para la flota de A320NEO, que serán entregados entre 2024 y 2030.

Como parte del acuerdo con P&W, la Compañía recibió notas de crédito en diciembre de 2017 por US$3.1 millones, los cuales se amortizan linealmente de forma prospectiva durante el plazo del contrato. Al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía amortizó un beneficio correspondiente a estas notas de crédito por US$216, US$216 y US$225, respectivamente, el cual se reconoció como una compensación a los gastos de mantenimiento en los estados consolidados de resultados.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024 y 2023 los montos pagados como anticipos para la compra de aeronaves fueron de US$235.3 millones y US$230.4 millones, respectivamente.

El actual acuerdo de compra con Airbus requiere que la Compañía acepte la entrega de 131 aeronaves de la familia Airbus A320 durante un período de siete años (de enero de 2025 a diciembre de 2031). El 26 de noviembre de 2024 se firmó un acuerdo con Airbus en el cual se recalendarizaron las entregas de todas las 131 aeronaves. Dicho acuerdo prevé la incorporación de 131 aeronaves a su flota de la siguiente manera: 14 en 2025, 11 en 2026, 7 en 2027, 19 en 2028, 22 en 2029, 30 en 2030 y 28 en 2031. Los compromisos con respecto a las adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo se incluyen en la Nota 25.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024 2023 y 2022 la Compañía entró en transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves, obteniendo ganancias de US$32,175, US$8,275 y US$21,193, respectivamente. Estas ganancias fueron reconocidas en el rubro de otros ingresos operativos en el estado consolidado de resultados. Estas ganancias representaron únicamente el monto que se relaciona con los derechos transferidos al comprador-arrendador (Nota 22).

e) Durante diciembre de 2017, la Compañía celebró una actualización a su contrato de soporte con Lufthansa por 66 meses, con fecha efectiva de 1 de julio de 2018. Este acuerdo incluye términos y condiciones similares a las del contrato original.

Como parte del acuerdo, la Compañía recibió notas de crédito por un monto de US$5 millones en 2022 y US$1.5 millones en 2017, que se amortizan mediante el método de línea recta sobre una base prospectiva durante la vigencia del contrato. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía amortizó el beneficio correspondiente a estas notas de crédito por US$519, US$519 y US$452, respectivamente, el cual es reconocido como una compensación por gastos de mantenimiento en el estado consolidado de resultados.

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía no reconoció una pérdida por deterioro.

13. Activos intangibles, neto

La integración de la cuenta y los movimientos de activos intangibles son como siguen:

	Años de vida útil	**Inversión**		**Amortización acumulada al 31 de diciembre de**		**Valor neto en libros**	
		2024	2023	**2024**	2023	**2024**	2023
Software	**1 – 4**	**US$ 75,810**	US$ 58,281	**US$ (49,853)**	US$ (42,062)	**US$ 25,957**	US$ 16,219

Saldos al 1 de enero de 2023	US$	12,725
Adiciones		10,387
Amortización		(6,895)
Diferencias por tipo de cambio		2
Saldos al 31 de diciembre de 2023		16,219
Adiciones		**17,598**
Amortización		**(7,849)**
Diferencias por tipo de cambio		**(11)**
Saldos al 31 de diciembre de 2024	**US$**	**25,957**

El gasto por amortización de software por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 fue de US$7,849, US$6,895 y US$6,696, respectivamente. Estos montos fueron reconocidos en los rubros de depreciación y amortización de los estados consolidados de resultados.

14. Arrendamientos

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, los arrendamientos más significativos son los siguientes:

Las aeronaves y los motores representan los contratos de arrendamiento más significativos de la Compañía. Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía tenía 141 aeronaves arrendadas (129 al 31 de diciembre de 2023) y 18 motores de repuesto bajo arrendamientos (20 al 31 de diciembre de 2023) con un vencimiento máximo en 2036. Los contratos están generalmente garantizados por depósitos en garantía en efectivo o cartas de crédito.

Composición de la flota y motores de repuesto bajo arrendamientos [(1)]:

Aeronave	**Modelo**	**Al 31 de diciembre de 2024**	Al 31 de diciembre de 2023
A319	132	**1**	3
A320	233	**40**	39
A320	232	**4**	1
A320NEO	271N	**53**	51
A321	231	**10**	10
A321NEO	271N	**33**	25
		141	129

Tipo de Motor	Modelo	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2023
V2500	V2527M-A5	**2**	3
V2500	V2527E-A5	**2**	5
V2500	V2527-A5	**4**	6
PW1100	PW1127G-JM	**9**	5
PW1100	PW1133G-JM	**1**	1
		18	20

(1) Ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves y motores de la Compañía incluyen una opción para extender el plazo del arrendamiento. La administración de la Compañía evalúa las extensiones con base en las condiciones del mercado en el momento de la renovación.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023, P&W anunció inspecciones preventivas aceleradas para los motores GTF. Consecuentemente, los motores GTF de la Compañía están siendo revisados para asegurar el cumplimiento de estos requerimientos.

Como resultado de estas inspecciones preventivas aceleradas y de acuerdo con la estrategia de negocio, la Compañía extendió ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves y motores e incorporó nuevas aeronaves y motores a su flota. Todos los efectos contables de estas extensiones de arrendamiento de aeronaves y motores y nuevas incorporaciones han sido evaluados y presentados en los Estados Financieros de la Compañía. Adicionalmente, la compensación recibida del fabricante ha sido incluida en el estado consolidado de resultados de la Compañía por los años terminados al 31 de diciembre de 2024 y 2023.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2024 la Compañía incorporó 14 aeronaves arrendadas a su flota. Esto incluye dos A320NEO y ocho A321NEO adquiridas mediante una transacción de venta y arrendamiento en vía de regreso bajo el contrato existente de compra de Airbus, así como cuatro A320CEO obtenidos directamente de la orden de pedidos de aviones del arrendador.

Adicionalmente, la Compañía también extendió el plazo de arrendamiento de nueve aeronaves A320CEO por un periodo adicional de hasta seis años y una aeronave A319CEO por un plazo adicional de hasta 1.5 años.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2024, la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de dos motores de repuesto por un plazo adicional de hasta tres años.

Todos los efectos contables de estas extensiones y nuevas incorporaciones de arrendamiento de aeronaves, motores y edificios han sido evaluados y presentados en los estados financieros de la Compañía. Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la Compañía registró un incremento neto de US$570,185 y US$478,303, respectivamente, como parte de los activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento, como resultado de las extensiones de arrendamiento de aeronaves y motores y nuevas incorporaciones.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023, la Compañía incorporó 13 aeronaves arrendadas a su flota, incluyendo un A320NEO y dos A321NEO, adquiridos mediante transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso bajo el contrato existente de compra de Airbus. Adicionalmente, se incorporaron dos A320NEO y ocho A321NEO directamente de la orden de pedidos de aeronaves del arrendador. Las aeronaves incorporadas a través de los pedidos de aeronaves del arrendador no estaban sujetas a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Durante 2023, la Compañía también extendió el plazo de arrendamiento de ocho aeronaves A320CEO y una aeronave A321CEO por un plazo adicional de hasta cuatro años.

Adicionalmente, durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023, la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de seis motores de repuesto por un plazo adicional de hasta 3.5 años.

A continuación, se detalla el valor en libros de los activos por derecho de uso reconocidos y los movimientos durante el período:

	Arrendamiento de aeronaves	Arrendamientos de motores	Arrendamientos de terrenos y edificios	Total
Saldos al 31 de diciembre de 2022	US$ 2,110,753	US$ 24,181	US$ 45,997	US$ 2,180,931
Adiciones	401,943	-	2,774	404,717
Extensiones	64,994	7,825	767	73,586
Modificaciones	32,167	9,006	-	41,173
Depreciación en activos por derecho de uso	(337,694)	(11,524)	(12,797)	(362,015)
Saldos al 31 de diciembre de 2023	2,272,163	29,488	36,741	2,338,392
Adiciones	**460,120**	-	**23,387**	**483,507**
Extensiones	**81,317**	**5,361**	-	**86,678**
Modificaciones	**(480)**	**27,175**	**1,190**	**27,885**
Bajas	**(31,130)**	**(25,782)**	-	**(56,912)**
Conversión de moneda extranjera	-	-	**(35)**	**(35)**
Depreciación en activos por derecho de uso	**(384,235)**	**(12,012)**	**(13,688)**	**(409,935)**
Saldos al 31 de diciembre de 2024	**US$ 2,397,755**	**US$ 24,230**	**US$ 47,595**	**US$ 2,469,580**

A continuación, se detallan el valor en libros de los pasivos por arrendamiento y los movimientos durante el período:

	2024	2023
Saldos al 1 de enero de	**US$ 2,891,442**	US$ 2,708,723
Adiciones	**470,859**	404,650
Modificaciones	**114,551**	114,759
Bajas	**(59,780)**	(4,378)
Aumento de intereses	**231,661**	194,416
Efecto cambiario	**(3,802)**	2,346
Pagos	**(583,395)**	(529,074)
Saldos al 31 de diciembre de	**US$ 3,061,536**	US$ 2,891,442
Corto plazo	**US$ 391,158**	US$ 372,697
Largo plazo	**US$ 2,670,378**	US$ 2,518,745

La Compañía tuvo salidas de efectivo totales por arrendamientos por US$583,395 en 2024, US$529,074 en 2023 y US$449,004 en 2022.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía reconoció gastos relacionados con arrendamientos a corto plazo y arrendamiento de bajo valor por un monto de US$4,865, US$7,925 y US$6,680, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 los importes reconocidos en resultados fueron los siguientes:

	Por los años terminados al 31 de diciembre de					
	2024		2023		2022	
Depreciación de activos por derecho de uso	**US$**	**(409,935)**	US$	(362,015)	US$	(320,443)
Costos financieros de pasivos de arrendamientos y obligaciones por devolución de motores (Nota 23)		**(250,530)**		(191,967)		(174,769)
Gastos de arrendamiento variables de aeronaves y motores		**(135,155)**		(103,845)		(124,532)
Arrendamientos a corto plazo y arrendamientos de activos de bajo valor		**(4,865)**		(7,925)		(6,680)
Monto total reconocido en resultados	**US$**	**(800,485)**	US$	(665,752)	US$	(626,424)

i) Obligaciones de devolución

Los contratos de arrendamiento de aeronaves de la Compañía también requieren que las aeronaves y los motores sean devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, los cuales en ningún caso están relacionados con el mantenimiento mayor programado, se estiman y reconocen proporcionalmente como una provisión desde el momento en que es probable que tales costos se incurran y puedan estimarse de manera confiable. Estos costos de devolución se reconocen como un componente de gastos de renta variable y la provisión se remide e incluye como parte de otros pasivos durante el plazo restante del arrendamiento.

La Compañía estima provisiones para el fuselaje, revisiones de motores, y las partes de vida limitada utilizando ciertas suposiciones que incluyen el uso proyectado del fuselaje y los costos esperados de mantenimiento a realizar. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía reconoció un gasto relacionado con esta provisión de renta suplementaria de US$86,282, US$80,894 y US$58,658, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía registró gastos de devolución de US$135,155, US$103,845 y US$124,532, respectivamente.

ii) Extensiones de contratos de arrendamiento de aeronaves y motores

Ciertos contratos de arrendamiento contienen opciones de extensión, los cuales la Compañía ejerce una vez que termina el período del contrato de arrendamiento en función de las condiciones del mercado en ese momento. Los pasivos por arrendamiento correspondientes a arrendamientos en los que se decidió prorrogar se vuelven a medir por el período negociado entre la Compañía y el arrendador.

Durante 2024 y 2023, debido a la extensión de los contratos de arrendamiento de aeronaves, motores y edificios, la Compañía remidió los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamiento, resultando en incrementos netos de US$86,678 y $73,586, respectivamente.

15. Pasivos acumulados

a) El detalle de pasivos acumulados a corto plazo al 31 de diciembre de 2024 y 2023 es el siguiente:

	2024	2023
Gastos de combustible y servicios de tráfico	**US$ 81,235**	US$ 68,945
Gastos de mantenimiento y refacciones de equipo de vuelo	**40,131**	23,199
Provisión de gastos administrativos	**30,718**	15,491
Salarios y beneficios	**24,295**	19,628
Ingresos diferidos por membresías "V Club"	**20,850**	3,707
Gastos de venta, publicidad y distribución	**19,019**	22,543
Gastos informativos y de comunicación	**3,598**	3,224
Depósitos de mantenimiento	**1,612**	3,825
Otros	**1,173**	473
Acuerdo de servicios de proveedores	**761**	1,449
Beneficios de proveedores	**-**	279
	US$ 223,392	US$ 162,763

b) El pasivo acumulado a largo plazo al 31 de diciembre de 2024 y 2023 es el siguiente:

	2024	2023
Acuerdo de servicios de proveedores	**US$ 7,390**	US$ 12,964
Otros	**459**	551
	US$ 7,849	US$ 13,515

16. Otros pasivos

Los movimientos de otros pasivos son los siguientes:

	Saldos al 1 de enero de 2024	Incremento del año	Pagos	Saldos al 31 de diciembre de 2024
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 1q y 2i)	**US$ 287,208**	**US$ 154,463**	**US$ (64,294)**	**US$ 377,377**
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 17)	**1,500**	**18,623**	**(1,368)**	**18,755**
	US$ 288,708	**US$ 173,086**	**US$ (65,662)**	**US$ 396,132**

Corto plazo	**US$ 62,800**
Largo plazo	**US$ 333,332**

	Saldos al 1 de enero de 2023	Incremento del año	Pagos	Saldos al 31 de diciembre de 2023
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 1q y 2i)	US$ 249,466	US$ 104,831	US$ (67,089)	US$ 287,208
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 17)	386	1,481	(367)	1,500
	US$ 249,852	US$ 106,312	US$ (67,456)	US$ 288,708

Corto plazo	US$ 2,303
Largo plazo	US$ 286,405

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024 y 2023, se registraron cancelaciones relacionadas con estos pasivos por un monto de US$40,890 y US$19,810, respectivamente.

17. Beneficios a los empleados

El costo neto del periodo reconocido en el estado consolidado de resultados, junto con los pasivos laborales por concepto de primas de antigüedad al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, se muestran a continuación:

	2024	2023	2022
Análisis del costo neto del periodo:			
Costo laboral del servicio actual	**US$ 222**	US$ 2,187	US$ 6,518
Costo financiero de las obligaciones por beneficios	**983**	1,109	692
Costo neto del periodo	**US$ 1,205**	US$ 3,296	US$ 7,210

Los cambios en el valor de las obligaciones por beneficios definidos se detallan a continuación:

	2024	2023
Obligación por beneficios definidos al 1 de enero	**US$ 14,644**	US$ 10,987
Costo neto del periodo con cargo a la utilidad o pérdida:		
Costo laboral del servicio actual	**222**	2,187
Costo financiero de las obligaciones por beneficios	**983**	1,109
Remediciones de pérdidas en otros resultados integrales:		
Cambios actuariales resultantes de modificaciones a los supuestos financieros	**130**	107
Pagos realizados	**(879)**	(1,321)
Efectos de conversión	**(2,310)**	1,575
Obligación por beneficios definidos al 31 de diciembre	**US$ 12,790**	US$ 14,644

A continuación, se presentan las principales hipótesis económicas utilizadas en el cálculo del valor presente actuarial de la obligación:

	2024	2023
Financieros:		
Tasa de descuento anual	**10.69%**	9.69%
Tasa esperada de incrementos salariales	**5.60%**	5.60%
Incremento anual en el salario mínimo	**3.75%** [1][2]	3.75% [1][2]
Biométricos:		
Mortalidad [3]	**EMSSA 09, CEPAL 2010 EL SALVADOR - COSTA RICA**	EMSSA 09, CEPAL* 2010 EL SALVADOR, CEPAL*2010 COSTA RICA
Discapacidad [4]	**IMSS-97**	IMSS-97

(1) 3.75% aplica a Zona General y Zona Fronteriza en México.
(2) Zona fronteriza, está conformada por los estados que limitan con Estados Unidos de América y la zona general está conformada por el resto de los Estados del país.
(3) Experiencia Mexicana de seguridad social (EMSSA), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
(4) Experiencia Mexicana del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS).

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023 los pasivos relacionados con la participación de los trabajadores en las utilidades incluido como parte de otros pasivos a corto plazo, son los siguientes:

	2024	2023
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 16)	**US$ 18,755**	US$ 1,500

Análisis de Sensibilidad

Una posible variación razonable a la fecha del informe, en uno de los supuestos actuariales más significativos, y asumiendo que el resto de las variables hubieran permanecido constantes, habrían afectado las obligaciones por beneficios definidos al 31 de diciembre de 2024 en las cantidades que se muestran a continuación:

		Valor presente de la obligación por beneficios definidos (Miles de dólares estadounidenses)	
Supuestos		**Incremento**	**Disminución**
Tasa de descuento:	50 puntos base	US$ 12,111	US$ 13,529
Tasa de incremento en salario mínimo:	50 puntos base	US$ 13,038	US$ 12,560
Tasa de incremento en sueldos:	50 puntos base	US$ 13,267	US$ 12,349

18. Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía

Plan de retención a largo plazo

El 6 de noviembre de 2014, los accionistas de la Compañía y los accionistas de la subsidiaria Servicios Corporativos, aprobaron una enmienda al plan actual de retención para ejecutivos de la Compañía para el beneficio de ciertos ejecutivos claves basados en las recomendaciones del Consejo de Administración de la Compañía de fecha 24 julio y 29 agosto de 2014. Para dichos propósitos el 10 de noviembre de 2014, un fideicomiso irrevocable de administración fue creado para Servicios Corporativos y sus ejecutivos clave. El nuevo plan fue estructurado como un plan de compra de acciones (liquidable en capital) y un plan DASA (liquidable en efectivo).

El 18 de octubre de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía aprobó el nuevo plan de retención a largo plazo para ciertos ejecutivos de la Compañía, a través del cual los beneficiarios del plan pueden recibir acciones de la Compañía una vez que se cumplan las condiciones del servicio. Este plan no incluye compensaciones de efectivo otorgadas a través de derecho sobre las acciones de la Compañía. El plan de retención otorgado en periodos anteriores bajo plan de incentivos a largo plazo continuará en plena vigencia hasta que cumplan sus respectivas fechas de vencimiento y la compensación en efectivo derivada de estas podrán ser liquidadas de acuerdo con las condiciones establecidas de cada plan.

a) Plan de incentivos a largo plazo

- Plan de compra de acciones (liquidable en capital)

Con base en el plan de compra de acciones (liquidable en capital), en noviembre de 2014 a ciertos ejecutivos clave de la Compañía les fue otorgado un bono especial por un monto de Ps.10,831 (US$797 con base al tipo de cambio de Ps.13.58 por US$1 al 11 de noviembre de 2014) para ser utilizado en la compra de acciones de la Compañía. El plan consistió en:

(i) Servicios Corporativos, Controladora y Concesionaria otorgaron un bono a cada ejecutivo clave;

(ii) El bono por un monto de Ps.7,059 (US$520 con base al tipo de cambio de Ps.13.58 por US$1 al 11 de noviembre de 2014), neto de impuestos, fue transferido el 11 de noviembre de 2014, de acuerdo con las instrucciones de cada ejecutivo, al fideicomiso administrativo para la adquisición de acciones Serie A de la Compañía a través de un intermediario autorizado por la Bolsa Mexicana de Valores ("BMV") basado en las instrucciones del Comité Técnico de dicho Fideicomiso;

(iii) Sujeto a términos y condiciones específicos establecidos por el fideicomiso administrativo, las acciones adquiridas fueron depositadas en el Fideicomiso para su administración hasta la fecha en que no existan condiciones de irrevocabilidad para cada uno de los ejecutivos, que es la fecha en la que dichos ejecutivos pueden disponer totalmente de las acciones.

(iv) El plan de compra de acciones establece que si los términos y condiciones no se cumplen en el período que termina en la fecha en la que no existan condiciones de irrevocabilidad, entonces las acciones serán vendidas a la BMV, y Servicios Corporativos, Controladora y Concesionaria podrán recibir los recursos de la venta de las acciones.

(v) El balance contable de cada uno de los ejecutivos será monitoreado por el fideicomiso administrativo. Los objetivos del Fideicomiso administrativo son, adquirir acciones Serie A, a nombre de los ejecutivos y administrar dichas acciones con base en las instrucciones del Comité Técnico.

Debido a que el fideicomiso administrativo es controlado y por lo tanto consolidado por Controladora, las acciones adquiridas en el mercado y mantenidas por el fideicomiso administrativo son presentadas para propósitos contables como acciones en tesorería en el estado consolidado de cambios en el patrimonio.

En noviembre de 2024, 2023 y 2022, las extensiones al plan de incentivos a largo plazo fueron aprobadas por los accionistas y el consejo de administración de la Compañía. El costo total de las extensiones aprobado fue de US$5,821 (US$3,784 neto de retención de impuestos), US$5,708 (US$3,711 neto de retención de impuestos) y US$5,703 (US$3,707 neto de retención de impuestos), respectivamente. Bajo los términos de este plan a ciertos empleados clave de la Compañía se les otorgó una bonificación especial, la cual fue transferida al fideicomiso administrativo para la compra de acciones Serie A de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, el número de acciones del Fideicomiso Administrativo asociadas a los planes de pago por compra de acciones de la Compañía es el siguiente:

	Número de acciones Serie A
Saldo al 31 de diciembre del 2022	6,579,214
Compradas durante el año	5,847,018
Ejercidas/otorgadas durante el año	(2,932,479)
Anuladas durante el año	(330,453)
Saldo al 31 de diciembre del 2023	9,163,300 [1]
Compradas durante el año	**5,209,713**
Ejercidas/otorgadas durante el año	**(3,880,683)**
Anuladas durante el año	**-**
Saldo al 31 de diciembre del 2024	**10,492,330** [1]

[1] Estas acciones son presentadas como acciones en tesorería en los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2024 y 2023.

El periodo en el que se cumplirán las condiciones de irrevocabilidad de las acciones otorgadas bajo el plan de compra de acciones de la Compañía es el siguiente:

Número de acciones serie A	Periodo de concesión
5,070,172	Noviembre 2025
3,685,587	Noviembre 2026
1,736,571	Noviembre 2027
10,492,330	

De conformidad con la NIIF 2, este plan de compra de acciones ha sido clasificado como un plan liquidable en instrumentos de patrimonio. Esta valuación es el resultado de multiplicar el número total de acciones Serie A depositadas en el fideicomiso administrativo y el precio por acción, más el efectivo depositado en el fideicomiso administrativo.

Para los años terminados al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, el costo de compensación registrado en los estados consolidados de resultados fue de US$6,309, US$6,048 y US$5,074, respectivamente.

Durante 2024 no se anularon acciones. Durante 2023, algunos empleados clave dejaron la Compañía; por lo tanto, las condiciones para la irrevocabilidad de las acciones a ser otorgadas no fueron cumplidas. De acuerdo con el plan, Servicios Corporativos está autorizada para recibir los fondos de la venta de dichas acciones, el número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2023, fueron 330,453.

b) MIP

- MIP II

El 19 de febrero de 2016, el Consejo de Administración de la Sociedad autorizó una extensión del MIP para determinados empleados clave. Dicha extensión se modificó el 6 de noviembre de 2016; bajo el MIP II se otorgó 13,536,960 DASA sobre las acciones Serie A de la Compañía, que se liquidarán anualmente en efectivo en un período de cinco años de acuerdo con la condición de servicio establecida. En adición, se aprobó una extensión de cinco años al periodo en que los empleados pueden ejercer el MIP II una vez que se hayan adquirido los DASA.

El valor razonable de los DASA se mide en cada fecha de reporte utilizando el modelo de precios de opciones de Black-Scholes, tomando en consideración los términos y condiciones en los que se concedieron a los empleados. El monto de pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de cada acción entre la fecha de otorgamiento y la fecha de ejercicio.

El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA al 31 de diciembre de 2024 y 2023 fue de US$146, y US$1,433, respectivamente. El costo de esta compensación se reconoce en el estado consolidado de resultados en el rubro de salarios y beneficios durante el período de servicio.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía reconoció un beneficio por US$1,131, US$119 y US$4,365, en el estado consolidado de resultados. Durante los años terminados en 2024, 2023 y 2022 no fue ejercido ningún DASA.

El resumen relacionado al gasto por los planes de retención reconocido durante los años 2024, 2023 y 2022 por la Compañía se muestra a en la siguiente tabla:

	2024		2023		2022	
Beneficio derivado de transacciones por pagos basados en acciones liquidable en efectivo	**US$**	**(1,131)**	US$	(119)	US$	(4,365)
Gasto derivado de transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones)		**6,309**		6,048		5,074
Gasto total derivado de pagos basados en acciones	**US$**	**5,178**	US$	5,929	US$	709

c) Plan de incentivos para miembros del Consejo de Administración (*Board of Directors Incentive Plan "BoDIP"*)

Ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual ha sido registrado bajo los lineamientos de la NIIF 2 "Pagos basados en acciones".

En abril de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó un plan de incentivos para ciertos miembros del Consejo de Administración "BoDIP", para el beneficio de ciertos miembros del Consejo de Administración. El plan garantiza opciones para adquirir acciones de la Compañía o CPO's, para un periodo de cinco años con un precio de la acción de Ps.0, Ps.0 y Ps. 33.80 por los años terminados en 2024, 2023 y 2022, respectivamente, el cual fue determinado en la fecha de otorgamiento. Bajo este plan, no se requieren condiciones de servicio o de desempeño a los beneficiarios del plan para ejercer la opción de adquirir acciones, por lo que tienen el derecho a solicitar la entrega de esas acciones en el momento en el que las paguen.

Para tales propósitos, el 29 de agosto de 2018, el Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB/3081 fue estructurado por Controladora Vuela Compañía de Aviación S.A.B. de C.V. como fideicomitente y CIBanco, S.A., Institución de Banco Múltiple como fiduciario. El número de acciones mantenidas al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, disponibles para ser ejercidas es de 3,388,251, 4,781,769 y 5,945,417, respectivamente, y están incluidas como acciones de tesorería.

Durante 2024, no se cumplieron ciertas condiciones; por lo tanto, los ejecutivos no ejercieron la opción de compra de las acciones. De acuerdo con los términos del plan, Controladora está autorizada a recibir los fondos de la venta de dichas acciones. El número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2024 fue de 1,393,518.

En abril de 2023, la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas de la Compañía modificó los términos del BoDIP. A partir de 2023 ciertos miembros del Consejo de Administración reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual es administrado por el Fideicomiso LTIP. Estos beneficios son entregados a los beneficiarios una vez que se cumplen las condiciones establecidas. El número de acciones mantenidas al 31 de diciembre de 2024 y 2023 disponibles para ser ejercidas es de 588,205 acciones y 370,860 acciones, respectivamente y están incluidas como acciones de tesorería. El costo total aprobado en 2024 y 2023 fue de US$651 (US$460 neto de retención de impuestos) y US$640 (US$452 neto de retención de impuestos), respectivamente.

19. Patrimonio

Al 31 de diciembre de 2024, el número total de acciones autorizadas de la Compañía fue de 1,165,976,677; representadas por acciones nominativas comunes, emitidas y sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, compuestas de la siguiente manera:

	Acciones		
	Fijas Clase I	**Variable Clase II**	**Total de Acciones**
Acciones Serie A[1]	**24,180**	**1,165,952,497**	**1,165,976,677**
Acciones Serie B[1]	-	-	-
	24,180	**1,165,952,497**	**1,165,976,677**
Acciones en tesorería (Nota 18)	-	**(16,295,299)**	**(16,295,299)** [1]
	24,180	**1,149,657,198**	**1,149,681,378**

[1] Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024 el total de 1,393,518 de acciones anuladas han sido incluidas como parte de acciones en tesorería.

Al 31 de diciembre de 2023, el número total de acciones autorizadas de la Compañía fue de 1,165,976,677; representadas por acciones nominativas comunes, emitidas y sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, compuestas de la siguiente manera:

	Acciones		
	Fijas Clase I	**Variable Clase II**	**Total de Acciones**
Acciones Serie A[1]	24,180	1,165,952,497	1,165,976,677
Acciones Serie B[1]	-	-	-
	24,180	1,165,952,497	1,165,976,677
Acciones en tesorería (Nota 18)	-	(14,525,694)	(14,525,694) [1]
	24,180	1,151,426,803	1,151,450,983

[1] Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2023 el total de 330,453 de acciones anuladas han sido incluidas como parte de acciones en tesorería.

El 22 de noviembre de 2023, los accionistas de la totalidad de las 57,513,873 acciones serie "B" en circulación de la Compañía concluyeron la conversión de todas las acciones serie "B" en 57,513,873 acciones serie "A" representadas por Certificados de Participación Ordinarios o CPOs, en la forma de las correspondientes "American Depositary Shares o ADSs".

Todas las acciones representativas del capital social de la Compañía, o bien acciones de la Serie A o acciones Serie B, otorgan a los titulares los mismos derechos económicos y no hay preferencias y/o restricciones de cualquier clase de acciones en la distribución de dividendos y reembolso del capital. Los titulares de las acciones ordinarias Serie A y Serie B de la Compañía tienen derechos a dividendos solo si estos son declarados por una resolución de los accionistas. La línea de crédito revolvente de la Compañía con Santander y Bancomext limita la capacidad de la Compañía para declarar y pagar dividendos si la Compañía no cumple con las condiciones de pago establecidas en el mismo. Solo se enumeran las acciones de la Serie A de la Compañía.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 la Compañía no decretó dividendos.

De acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, las Compañías deben separar de la utilidad neta de cada año por lo menos el 5% para incrementar la reserva legal hasta que ésta alcance el 20% del capital social. Al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la reserva legal de la Compañía era de US$17,363 o 8.5%, respectivamente, de nuestro capital social.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía no destino ningún monto al fondo de reserva legal. Al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la reserva legal de la Compañía no ha alcanzado el 20% de su capital social.

Las utilidades que se distribuyan en exceso a los saldos de la Cuenta de Utilidad Fiscal Neta ("CUFIN"), estarán sujetas al pago del impuesto sobre la renta a cargo de las empresas a la tasa vigente. Los dividendos que se pagan a personas físicas y a personas morales residentes en el extranjero sobre utilidades generadas a partir del 1 de enero de 2014 están sujetas a una retención de impuestos adicional del 10%. Los dividendos que se paguen estarán libres del ISR si provienen de la ("CUFIN"). Los dividendos que excedan de la ("CUFIN") y de la Cuenta de Utilidad Fiscal Neta Reinvertida ("CUFINRE") causarán un impuesto equivalente al 42.86%. Los dividendos pagados que provengan de utilidades por el ISR no estarán sujetos a retenciones ni a ningún pago adicional de impuestos.

Los accionistas podrán aportar montos para futuros aumentos del capital social, ya sea capital fijo o variable. Dichas aportaciones se mantendrán en una cuenta especial hasta que la asamblea de accionistas autorice un incremento en el capital social de la Compañía, momento en el cual cada accionista tendrá un derecho preferente para suscribir y pagar el incremento con las aportaciones previamente realizadas. Debido a que este tema no está estrictamente regulado en la ley mexicana, la asamblea de accionistas podrá acordar devolver las aportaciones a los accionistas o incluso establecer un término dentro del cual el incremento en el capital social debe ser autorizado. Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, la Compañía tiene un saldo de US$0.1 y US$0.1, respectivamente.

a) Utilidad (pérdida) por acción

Las utilidades (pérdidas) básicas por acción ("UPA" o "PPA") son calculadas dividiendo la utilidad (pérdida) neta del ejercicio atribuible a los accionistas ordinarios de la controladora entre el promedio ponderado del número de acciones ordinarias en circulación durante el periodo.

La UPA (PPA) diluida es calculada dividiendo el monto de la utilidad (pérdida) del periodo atribuible a los accionistas (después de ajustar por los intereses de las participaciones preferentes convertibles) entre el promedio del número de acciones ordinarias en circulación durante del periodo más el promedio del número de acciones ordinarias que serían emitidas si se convirtieran todas las acciones ordinarias potenciales en acciones ordinarias (en la medida en la que el efecto sea diluido).

La siguiente tabla muestra los cálculos de la utilidad (pérdida) por acción básica y diluida por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022.

	Al 31 de diciembre de					
	2024		2023		2022	
Utilidad (pérdida) neta del periodo	**US$**	**126,375**	US$	7,819	US$	(80,224)
Promedio ponderado del número de acciones en circulación (en miles):						
Básicas		**1,150,743**		1,152,609		1,155,030
Diluidas		**1,165,859**		1,165,451		1,165,135
Utilidad (pérdida) por acción:						
Básicas	**US$**	**0.110**	US$	0.007	US$	(0.069)
Diluidas	**US$**	**0.108**	US$	0.007	US$	(0.069)

No se han efectuado otras operaciones con acciones ordinarias o acciones ordinarias potenciales entre la fecha de presentación y la fecha de autorización de estos estados financieros.

20. Impuesto a la utilidad

a) De acuerdo con la LISR, la Compañía está sujeta al impuesto sobre la renta, mismo que se declara ante la autoridad fiscal sobre bases de entidades legales independientes y los resultados relacionados con dicho impuesto se combinan en los estados consolidados de resultados. El impuesto sobre la renta se calcula teniendo en cuenta los efectos gravables o deducibles de la inflación, tales como depreciación calculada sobre valores ajustados de los activos. De la base gravable del impuesto se acumula o se deduce el efecto de la inflación sobre ciertos pasivos y activos monetarios a través del ajuste anual por inflación.

(i) Con base en la ley aprobada, la tasa actual del impuesto a la utilidad para 2024, 2023 y 2022 y en adelante es del 30%.

(ii) Las leyes fiscales incluyen límites en ciertas deducciones, como sigue: los conceptos exentos pagados a los trabajadores correspondientes al 47% y en algunos casos hasta el 53% (aguinaldos, fondo de ahorro, participación de los trabajadores en las utilidades y primas por antigüedad) serán deducibles para los empleadores. Como resultado, algunas provisiones salariales tienen diferencia entre los valores contables y fiscales al cierre del ejercicio.

(iii) La LISR establece límites y criterios aplicados a ciertas deducciones como es el caso de: deducciones por pagos que sean ingresos exentos para los empleados, contribuciones para la creación o incremento de provisiones para fondos de pensiones, las contribuciones pagadas al Instituto Mexicano del Seguro Social pagado por los patrones a cuenta de sus trabajadores, así como la posible no deducción de pagos realizados a partes relacionadas en el caso de no cumplir con ciertos requisitos.

(iv) El procedimiento para la determinación de la participación de los trabajadores en las utilidades es el mismo que es utilizado para el impuesto sobre la renta con la excepción de ciertas partidas.

(v) Se impone un impuesto de retención del 10% sobre las distribuciones de dividendos a personas físicas y accionistas extranjeros a partir del 1 de enero de 2014.

Las tasas de impuesto sobre la renta para 2024, 2023 y 2022, fue en Guatemala el 25%, Costa Rica el 30% y El Salvador el 30%.

b) Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, la Compañía reportó una utilidad consolidada por impuestos de US$299,332, US$59,984 y US$53,293, respectivamente, la cual fue compensada parcialmente por pérdidas fiscales de años anteriores.

La Compañía tiene pérdidas fiscales que de acuerdo con la LISR y la Ley de Impuesto Sobre la Renta de Costa Rica (LISRCR) vigentes, pueden amortizarse de manera individual contra las utilidades fiscales que se generen en los próximos diez y tres años, respectivamente. Las pérdidas fiscales se actualizan utilizando la tasa de inflación.

De acuerdo con la Ley del Impuesto Sobre la Renta de Guatemala (LISRG) y la Ley del Impuesto Sobre la Renta de El Salvador (LISRES), las pérdidas fiscales no pueden imputarse a la renta gravable generada.

c) Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, el impuesto a la utilidad consolidado se integra como sigue:

Estado consolidado de resultados

	2024	2023	2022
Gasto por impuesto a la utilidad corriente	**US$ (104,184)**	US$ (21,939)	US$ (15,456)
Beneficio por impuesto a la utilidad diferido	**47,870**	22,316	67,595
Total de (gasto) beneficio de impuesto a la utilidad	**US$ (56,314)**	US$ 377	US$ 52,139

Estados consolidados de otros resultados integrales

	2024	2023	2022
Impuesto a la utilidad diferido respecto de las operaciones reconocidas en ORI durante el año			
Beneficio (gasto) neta por instrumentos financieros derivados	**US$ 118**	US$ 362	US$ (80)
Beneficio (gasto) por remedición de beneficios a empleados	**39**	32	(79)
Beneficio (gasto) de impuesto a la utilidad diferido reconocido en ORI	**US$ 157**	US$ 394	US$ (159)

d) A continuación, se presenta una conciliación entre la tasa del impuesto establecida por la ley y la tasa efectiva de impuesto sobre la renta reconocida contablemente por la Compañía:

Conciliación de la tasa efectiva de la Compañía utilizando la tasa impositiva nacional

	2024	**%**	2023	%	2022	%
Tasa legal del impuesto	**US$ 54,806**	**30.00%**	US$ 2,233	30.00%	US$ (39,709)	30.00%
Efectos de devolución de impuestos y otros ajustes fiscales	**(17,467)**	**(9.56%)**	7,074	95.05%	1,242	(0.94%)
Efecto de inflación sobre mobiliario, intangibles y equipos	**(938)**	**(0.51%)**	(1,370)	(18.41%)	(309)	0.23%
Inflación sobre pérdidas fiscales	**(463)**	**(0.25%)**	(6,734)	(90.48%)	(4,335)	3.28%
Diferencia en tasa impositiva mexicana con otros países	**(18)**	**(0.01%)**	21	0.28%	(9)	0.00%
Ajuste anual por inflación	**(5,304)**	**(2.90%)**	(3,262)	(43.83%)	(11,200)	8.46%
Efectos por el no reconocimiento (reconocimiento) de pérdidas fiscales	**186**	**0.10%**	3,030	40.71%	7	0.00%
Gastos no deducibles	**16,728**	**9.16%**	26,132	351.15%	7,695	(5.81%)
Diferencia en pérdidas cambiarias para efectos fiscales	**8,784**	**4.80%**	(27,501)	(369.53%)	(5,521)	4.17%
	US$ 56,314	**30.83%**	US$ (377)	(5.06%)	US$ (52,139)	39.39%

Impuestos en México

Para fines de impuestos mexicanos, el impuesto sobre la renta se calcula sobre una base devengada. La LISR establece que la utilidad fiscal se determina disminuyendo de los ingresos las deducciones fiscales, a dicho resultado se aplican las pérdidas fiscales de años anteriores. Después de amortizar las pérdidas fiscales no utilizadas, se aplicará la tasa fiscal del 30%. De acuerdo con la LISR, los ingresos se consideran gravados cuando ocurra cualquiera de los siguientes supuestos: i) se cobre el ingreso, ii) se proporcione el servicio o, iii) se emita la factura. Los gastos son deducibles para fines fiscales generalmente en forma devengada, con algunas excepciones, y siempre que se cumplan todos los requisitos establecidos en la ley fiscal.

Impuestos de Centroamérica (Guatemala, Costa Rica y El Salvador)

De conformidad con la Ley de Impuesto Sobre la Renta en Guatemala (LISRG), bajo el régimen de beneficios de actividades comerciales, las pérdidas fiscales no se pueden compensar contra las utilidades fiscales futuras. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, nuestra subsidiaria en Guatemala generó una utilidad (pérdida) fiscal de US$966, US$623 y US$(10), respectivamente.

De acuerdo con la Ley del Impuesto a la Renta en Costa Rica (LISRCR), bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas fiscales pueden compensar los ingresos gravables en un plazo de tres años. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2024 y 2023, nuestra subsidiaria en Costa Rica generó utilidad (pérdida) fiscal por un monto de US$558, US$(9,503) y US$3,869, respectivamente. Por las pérdidas fiscales no se ha reconocido ningún activo por impuestos diferidos.

De acuerdo con la Ley del Impuesto Sobre la Renta en El Salvador (LISRES), bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas operativas netas no pueden compensar los ingresos gravables en años anteriores o futuros. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, nuestra subsidiaria en El Salvador generó una utilidad fiscal de US$35,809 y US$3,245 y US$17,078, respectivamente.

e) Los impuestos a la utilidad diferidos consolidados se integran como sigue:

	Al 31 de diciembre de	
	2024	2023
Activos por impuestos diferidos:		
Pasivos por arrendamiento	US$ **871,608**	US$ 899,011
Venta de transportación no utilizada	**14,440**	13,392
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados	**98,933**	86,696
Pérdidas fiscales por amortizar contra utilidades gravables futuras	**234**	39,360
Intangibles	**-**	23,190
Estimación para pérdidas crediticias	**431**	411
Otros acuerdos de financiamiento	**92,640**	45,919
Beneficios a los empleados	**4,256**	4,220
Participación de los trabajadores en las utilidades	**8,195**	375
Instrumentos financieros derivados	**317**	121
Provisiones	**33,993**	52,848
	1,125,047	1,165,543
Pasivos por impuestos diferidos:		
Activos por derecho de uso	**659,190**	735,092
Rentas suplementarias deducibles	**59,844**	72,521
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	**120,585**	120,846
Inventarios	**5,262**	4,835
Otros pagos anticipados	**2,981**	2,602
Pagos anticipados y otros activos	**8,914**	9,331
	856,776	945,227
US$	**268,271**	US$ 220,316

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, el saldo del impuesto a la utilidad diferido es:

	2024	2023
Activos por impuesto a la utilidad diferido	**US$ 286,199**	US$ 236,026
Pasivos por impuesto a la utilidad diferido	**(17,928)**	(15,710)
Activos por impuesto a la utilidad diferido, neto	**US$ 268,271**	US$ 220,316

A continuación, se presenta una conciliación del activo por impuesto a la utilidad diferido:

	2024	2023
Saldo inicial al 1 de enero de	**US$ 220,316**	US$ 197,548
Beneficio por impuesto a la utilidad diferido del ejercicio reconocido en resultados	**47,870**	22,316
Beneficio por impuesto a la utilidad diferido del ejercicio reconocido en otras partidas de pérdida integral acumulada	**157**	394
Efectos de conversión	**(72)**	58
Saldo final al 31 de diciembre de	**US$ 268,271**	US$ 220,316

De acuerdo con la NIC 12 "Impuestos a la Utilidad", solo se debe reconocer un activo por impuesto a la utilidad diferido por pérdidas fiscales en la medida en que sea probable que haya utilidades fiscales futuras contra las cuales se puedan amortizar. Al 31 de diciembre de 2024 y 2023 la Compañía reconoció un activo por impuesto a la utilidad diferido por pérdidas fiscales de US$234 y US$39,360, respectivamente.

Las pérdidas fiscales pendientes de amortizar de la Compañía al 31 de diciembre de 2024 se integran como sigue:

Año	Pérdidas históricas	Pérdidas actualizadas	Pérdidas amortizadas	Saldo pendiente por amortizar	Año de expiración
2020	US$ 3,345	US$ 1,698	US$ -	US$ 1,698	2030
2021	670	780	-	780	2031
2022	99,203	107,885	107,885	-	2032
2022	5,515	5,515	-	5,515	2025
2023	9,504	9,504	-	9,504	2026
	US$ 118,237	**US$ 125,382**	**US$ 107,885**	**US$ 17,497**	

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2024 y 2023 la Compañía amortizo pérdidas fiscales por US$107,885 y US$15,452, respectivamente, del saldo disponible de las pérdidas fiscales por amortizar.

A continuación, se muestra un análisis de las pérdidas fiscales por amortizar disponibles de Controladora y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2024.

	Pérdidas históricas	Pérdidas actualizadas	Pérdidas amortizadas	Saldo pendiente por amortizar
Vuela Aviación	**US$ 15,529**	**US$ 15,019**	**US$ -**	**US$ 15,019**
Comercializadora	**3,345**	**1,698**	**-**	**1,698**
Viajes Vuela	**670**	**780**	**-**	**780**
	US$ 19,544	**US$ 17,497**	**US$ -**	**US$ 17,497**
Pérdidas fiscales no reconocidas				**(16,717)**
				US$ 780
Tasa de impuesto				**30%**
Impuesto a la utilidad diferido				**US$ 234**

Las diferencias temporales asociadas con inversiones en subsidiarias de la Compañía, por las cuales no se ha reconocido un pasivo por impuesto diferido en los periodos presentados, ascienden en 2024 a US$15,679 y (2023 fue de US$7,833). La Compañía ha determinado que las ganancias no distribuidas de sus subsidiarias no se distribuirán en el futuro previsible. La Compañía tiene un acuerdo con su asociada de que las ganancias de la asociada no se distribuirán hasta que obtenga el consentimiento de la Compañía. La Compañía no prevé otorgar dicho consentimiento en la fecha del informe. Además, la Compañía no distribuirá sus utilidades hasta que obtenga el consentimiento de todos los socios.

f) Al 31 de diciembre de 2024 se tienen los siguientes saldos fiscales:

	2024	
Cuenta de Capital de Aportación ("CUCA")	**US$**	**286,961**
Cuenta de Utilidad Fiscal Neta ("CUFIN") [1]		**241,680**

[1] El cálculo comprende todas las subsidiarias de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía mantiene procesos fiscales por posiciones fiscales inciertas por un monto aproximado de US$78.5 millones, asociado a la deducibilidad de ciertos gastos de la Compañía durante los años 2013, 2014 y 2015. La Compañía ha iniciado procedimientos judiciales administrativos. Volaris considera que tiene sólidos argumentos para creer que no tendrá efectos adversos. No obstante, mientras no se agoten todas las etapas procesales en cada proceso, la Compañía no puede asegurar la conclusión de una resolución final favorable.

21. Ingresos operativos

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, los ingresos por contrato con clientes se describen a continuación:

Reconocimiento de ingresos por el año terminado el 31 de diciembre de 2024	**A la fecha del vuelo**		**A la venta**		**Total**
	Domestico	**Internacional**	**Domestico**	**Internacional**	**de ingresos**
Ingreso pasajero					
Ingreso por tarifa	**US$ 930,837**	**US$ 586,269**	**US$ -**	**US$ -**	**US$ 1,517,106**
Otros ingresos de pasajeros	**902,312**	**572,923**	**10,587**	**6,771**	**1,492,593**
	1,833,149	**1,159,192**	**10,587**	**6,771**	**3,009,699**
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:					
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	**110,691**	**860**	**-**	**-**	**111,551**
Carga	**2,122**	**18,504**	**-**	**-**	**20,626**
Total	**US$ 1,945,962**	**US$ 1,178,556**	**US$ 10,587**	**US$ 6,771**	**US$ 3,141,876**

Reconocimiento de ingresos por el año terminado el 31 de diciembre de 2023	A la fecha del vuelo		A la venta		Total
	Domestico	Internacional	Domestico	Internacional	de ingresos
Ingreso pasajero					
Ingreso por tarifa	US$ 1,027,699	US$ 622,588	US$ -	US$ -	US$ 1,650,287
Otros ingresos de pasajeros	901,331	551,075	12,964	7,867	1,473,237
	1,929,030	1,173,663	12,964	7,867	3,123,524
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:					
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	114,318	1,106	-	-	115,424
Carga	4,432	15,593	-	-	20,025
Total	US$ 2,047,780	US$ 1,190,362	US$ 12,964	US$ 7,867	US$ 3,258,973

Reconocimiento de ingresos por el año terminado el 31 de diciembre de 2022	A la fecha del vuelo		A la venta		Total
	Domestico	Internacional	Domestico	Internacional	de ingresos
Ingreso pasajero					
Ingreso por tarifa	US$ 1,097,480	US$ 563,696	US$ -	US$ -	US$ 1,661,176
Otros ingresos de pasajeros	695,602	365,243	11,403	6,003	1,078,251
	1,793,082	928,939	11,403	6,003	2,739,427
Ingresos no relacionados con el ingreso de Pasajeros:					
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	92,088	889	-	-	92,977
Carga	13,171	1,615	-	-	14,786
Total	US$ 1,898,341	US$ 931,443	US$ 11,403	US$ 6,003	US$ 2,847,190

Transacciones de la venta de transportación no utilizada

	2024	2023
1 de enero	**US$ 343,400**	US$ 346,469
Diferido	**3,009,076**	3,120,455
Reconocido en ingresos durante el año	**(3,009,699)**	(3,123,524)
31 de diciembre	**US$ 342,777**	US$ 343,400

Las obligaciones de desempeño relacionadas con la responsabilidad contractual se reconocen durante los siguientes 12 meses y están relacionadas con los vuelos programados y otros servicios de pasajeros adquiridos por el cliente por adelantado.

22. Otros ingresos y gastos operativos

El análisis de los otros ingresos operativos se detalla a continuación:

	2024	2023	2022
Utilidad por venta y arrendamiento en vía de regreso (Nota 12)	**US$ 32,175**	US$ 8,275	US$ 21,193
Ganancia (pérdida) en la venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo y otros	**1,458**	3,540	(1,645)
Otros ingresos	**172,811**	42,895	5,518
	US$ 206,444	US$ 54,710	US$ 25,066

El análisis de los otros gastos operativos se detalla a continuación:

	2024	2023	2022
Gastos por apoyo administrativo y operativo	**US$ 72,516**	US$ 110,556	US$ 49,431
Tecnología y comunicaciones	**33,956**	29,651	25,708
Otros gastos operativos	**18,983**	17,996	15,756
Servicio de pasajeros	**7,260**	5,930	5,116
Seguros	**6,533**	5,731	6,574
	US$ 139,248	US$ 169,864	US$ 102,585

23. Ingresos y costos financieros

El análisis de los otros ingresos financieros se detalla a continuación:

	2024	2023	2022
Intereses sobre efectivo y equivalentes	US$ 39,941	US$ 32,461	US$ 12,036
Intereses por recuperación de depósitos en garantía	8,079	4,611	155
Intereses sobre efectivo y equivalentes mantenidos en el Fideicomiso CIB/3249	1,424	1,150	711
	US$ 49,444	US$ 38,222	US$ 12,902

El análisis de los otros gastos financieros se detalla a continuación:

	2024	2023	2022
Costos financieros por arrendamiento y devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 14)	US$ 250,530	US$ 191,967	US$ 174,769
Intereses en certificados bursátiles fiduciarios	19,496	16,969	12,049
Costo de las notas de crédito	6,744	5,477	4,131
Intereses por deuda y préstamos (1)	14,125	2,851	533
Otros costos financieros	1,497	1,153	584
Pérdida en instrumentos financieros derivados (Nota 4)	896	579	161
Comisiones bancarias y otros	351	347	308
	US$ 293,639	US$ 219,343	US$ 192,535

(1) Los gastos financieros relacionados a la construcción de activos calificados son capitalizados como parte del costo de ese activo (Nota 12). El gasto por intereses no capitalizados está relacionado al capital de trabajo de corto plazo.

	2024	2023	2022
Intereses generados por la deuda financiera	US$ 49,232	US$ 24,752	US$ 8,448
Interés capitalizado (Nota 12)	(35,107)	(21,901)	(7,915)
Intereses generados por deuda financiera neto, presentado en los estados consolidados de resultados	US$ 14,125	US$ 2,851	US$ 533

24. Componentes de pérdidas acumuladas de otras partidas integrales

a) El análisis de pérdidas acumuladas de otras partidas integrales al 31 de diciembre de 2024 y 2023 se describe a continuación:

	Remediaciones de beneficios a los empleados	Instrumentos financieros derivados y no derivados	Diferencias de cambio en la conversión de moneda extranjera	Total
Otros resultados de pérdidas integrales:				
Saldos netos al 31 de diciembre de 2022	US$ (547)	US$ (109)	US$ (144,653)	US$ (145,309)
(Pérdida) utilidad integral del año	(107)	(1,175)	749	(533)
Beneficio de impuestos a la utilidad diferidos	32	362	-	394
Saldos netos al 31 de diciembre de 2023	(622)	(922)	(143,904)	(145,448)
Pérdida integral del año	**(130)**	**(394)**	**(3,879)**	**(4,403)**
Beneficio de impuestos a la utilidad diferidos	**39**	**118**	**-**	**157**
Saldos netos al 31 de diciembre de 2024	**US$ (713)**	**US$ (1,198)**	**US$ (147,783)**	**US$ (149,694)**

b) Un análisis de los efectos de los instrumentos financieros derivados y no derivados en la (pérdida) utilidad de otras partidas integrales por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 es el siguiente:

	2024	2023	2022
Instrumentos financieros derivados y no derivados:			
Opciones asiáticas de compra de combustible	**US$ (307)**	US$ -	US$ -
T-Lock	**(117)**	-	-
Cobertura de tasa de interés (Cap)	**30**	(1,175)	336
Total	**US$ (394)**	US$ (1,175)	US$ 336

25. Compromisos y contingencias

Compromisos relacionados con las aeronaves y contratos de financiamiento

Los compromisos para la compra de aeronaves y equipo de vuelo de acuerdo con el contrato de compra con Airbus, incluyendo los montos estimados por los efectos de incrementos contractuales de precio y los anticipos para la compra de aeronaves, serán los siguientes:

	Compromisos denominados en miles de dólares estadounidenses
2025	US$ 39,460
2026	472,619
2027	593,684
2028	1,137,129
2029 y posterior	4,290,736
	US$ 6,533,628

Todas las aeronaves adquiridas por la Compañía a través del acuerdo de compra de Airbus hasta el 31 de diciembre de 2024 han sido ejecutadas a través de las operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Además, tenemos compromisos por ejecutar operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso por los próximos dos años. Los ingresos estimados de estos compromisos son los siguientes:

	Precios de venta de aeronaves estimados en miles de dólares estadounidenses
2025	US$ 767,500
2026	112,500
	US$ 880,000

Para futuras entregas de aeronaves, la Compañía revisará la estructura de arrendamiento y financiamiento aplicable en función a las condiciones de mercado vigentes en ese momento.

Los pagos de arrendamiento futuros para estos contratos de venta y arrendamiento en vía de regreso no cancelables son los siguientes:

	Contratos de arrendamiento de aeronaves en miles de dólares	
2025	US$	25,096
2026		56,634
2027		59,140
2028		59,140
2029 y posterior		509,673
	US$	**709,683**

Compra de aeronaves de la familia A320 New Engine Option ("NEO")

El 28 de diciembre de 2017, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus, S.A.S. ("Airbus") para la compra de 80 aeronaves adicionales de la familia A320neo que serán entregadas entre 2022 y 2026, este acuerdo fue modificado posteriormente en julio de 2020 para reprogramar dichas aeronaves ahora entre 2023 y 2028. Además, en noviembre de 2021, la Compañía celebró una nueva enmienda al acuerdo mencionado para comprar 39 aeronaves adicionales de la familia A320 New Engine Option ("NEO") que se entregarán entre 2023 y 2029, además de la adquisición de estas 39 aeronaves, la Compañía ejerció sus derechos bajo el contrato de compra con Airbus para convertir 19 aeronaves A320neo a A321neo de su pedido actual, todo para apoyar los mercados de crecimiento objetivo de la Compañía en México, Estados Unidos, Centroamérica y Sudamérica.

El 10 de octubre del 2022 la Compañía celebró con Airbus un convenio modificatorio al contrato de compraventa de aeronaves existente para la compra de 25 aeronaves A321neo, todas a ser entregadas durante el año 2030.

El 26 de noviembre del 2024, la Compañía celebró con Airbus un convenio modificatorio al contrato de compraventa de aeronaves existente en el cual se reprogramaron las fechas de entrega de las 131 aeronaves pendientes de recibir entre el 2025 y 2031.

Litigios

La Compañía es parte de procedimientos legales y reclamos que surgen durante el curso ordinario de los negocios. Ciertos procedimientos se consideran obligaciones posibles. Con base en las pretensiones de los demandantes, al 31 de diciembre de 2024 y 2023, estas posibles contingencias ascienden a un total de US$37.1 millones (US$2.1 millones relacionados con asuntos legales, US$5.0 millones relacionados con asuntos laborales y US$30.0 millones, relacionados con asuntos referentes a otras contribuciones), US$29.4 millones (US$2.8 millones relacionados con asuntos legales, US$6.1 millones relacionados con asuntos laborales y US$20.5 millones relacionados con otros asuntos de contribuciones), respectivamente.

26. Segmentos operativos

La Compañía es considerada como una unidad de negocio individual que provee servicios de transportación aérea. La Compañía opera en dos segmentos geográficos que se identifican a continuación:

		2024		2023		2022
Ingresos operativos:						
Nacionales (México)	**US$**	**1,956,549**	US$	2,060,744	US$	1,909,744
Internacionales:						
Estados Unidos de América		**965,684**		931,184		758,609
Centroamérica y Sudamérica		**219,643**		267,045		178,837
Total de ingresos operativos	**US$**	**3,141,876**	US$	3,258,973	US$	2,847,190

Los ingresos son asignados por segmentos geográficos basados en el origen-destino de cada vuelo. La Compañía no cuenta con activos no circulantes materiales localizados en el extranjero.

27. Eventos subsecuentes

Al 10 de abril de 2025, no se han identificado eventos subsecuentes relevantes que puedan afectar significativamente los estados financieros consolidados.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados Financieros Consolidados

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022
con informe de los auditores independientes

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN,
S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados financieros consolidados

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 y por los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021

Contenido:

Informe de los auditores independientes

Estados financieros consolidados:

Estados Consolidados de Situación Financiera
Estados Consolidados de Resultados
Estados Consolidados de Resultados Integrales
Estados Consolidados de Cambios en el Patrimonio
Estados Consolidados de Flujos de Efectivo
Notas de los Estados Financieros Consolidados



KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1,
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P 11650, Ciudad de México
Teléfono +01 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Informe de los Auditores Independientes

Al Consejo de Administración y a los Accionistas

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.:

Miles de dólares

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y subsidiarias (el Grupo), que comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2023 y 2022, los estados consolidados de resultados, de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, y notas que incluyen políticas contables materiales y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada del Grupo al 31 de diciembre de 2023 y 2022, así como sus resultados consolidados y sus flujos de efectivo consolidados por los años terminados en esas fechas, de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (Normas de Contabilidad NIIF).

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados* de nuestro informe. Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en México y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor relevancia en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

(Continúa)

KPMG © KPMG Cárdenas Dosal, S.C., sociedad civil mexicana y firma miembro de la organización mundial de KPMG de firmas miembros independientes afiliadas a KPMG International Limited, una compañía privada inglesa limitada por garantía. Todos los derechos reservados. Prohibida la reproducción parcial o total sin la autorización expresa y por escrito de KPMG

Pasivo para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados	
Cuestión clave de la auditoría	**De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría**
Como se menciona en las notas 1s), 2i) y 16) a los estados financieros consolidados, al 31 de diciembre de 2023 el Grupo tiene una provisión por sus obligaciones para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados por un monto de $287,208. Los contratos de arrendamiento de aeronaves requieren al Grupo devolver los componentes de las aeronaves (fuse'aje, APU y tren de aterrizaje) y motores (reparaciones y piezas de vida limitada) a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento o, alternativamente, pagar un monto al arrendador con base en las condiciones de estos componentes debido al uso de las aeronaves. Se reconoce una provisión por las obligaciones para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados en el momento que se vuelve más probable que no, que dichos costos serán incurridos y puedan ser estimados de forma confiable. La provisión se incluye como parte del rubro de otros pasivos y los costos son reconocidos como un componente de los gastos de renta variable en línea recta durante el periodo remanente del arrendamiento. El Grupo estima la provisión relacionada con la obligación de devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados utilizando ciertos supuestos que incluyen el uso proyectado de las aeronaves, la expectativa de costos de las tareas de mantenimiento a ser realizadas a la fecha de devolución, así como las tasas de descuento para determinar el valor presente de las obligaciones a la fecha de reporte. Hemos identificado la evaluación de la estimación del pasivo para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados como una cuestión clave de la auditoría, dada la complejidad y el juicio significativo involucrados en la determinación de la utilización proyectada de las aeronaves, la estimación de los costos de mantenimiento al término del arrendamiento y la tasa de descuento.	Nuestros procedimientos de auditoría en esta área incluyeron, entre otros, los siguientes: - Evaluamos el diseño y probamos la eficacia operativa de ciertos controles internos relacionados con la provisión por las obligaciones para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados, incluyendo controles relacionados con los insumos utilizados en la estimación de la provisión. - Comparamos los supuestos del uso proyectado de las aeronaves con el promedio de uso en 2023 y planes futuros del Grupo, y comparamos los costos estimados de las tareas de mantenimiento a ser desarrolladas a la fecha de devolución contra precios actuales acordados con terceras partes proveedores de mantenimiento y pagos históricos por este tipo de mantenimientos. - Involucramos a nuestros especialistas en valuación, quienes nos asistieron en la evaluación de la razonabilidad de las tasas de descuento para reflejar el valor presente del pasivo para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados, evaluando el método, insumos, y supuestos utilizados por el Grupo en la determinación de estas tasas de descuento. - También comparamos el costo de devoluciones de aeronaves y motores históricas con los montos de provisión a la fecha de reporte anterior a esas devoluciones para evaluar la habilidad del Grupo para estimar de forma precisa el pasivo para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados.

(Continúa)

Otra información

La Administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el Reporte Anual del Grupo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2023, que deberá presentarse ante la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y ante la Bolsa Mexicana de Valores, pero no incluye los estados financieros consolidados y nuestro informe de los auditores sobre los mismos. El Reporte Anual se estima que estará disponible para nosotros después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión sobre los estados financieros consolidados no cubre la otra información y no expresaremos ningún tipo de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad es leer la otra información cuando esté disponible y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente inconsistente con los estados financieros consolidados o con nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o si parece ser materialmente incorrecta.

Cuando leamos el Informe Anual, si concluimos que existe un error material en esa otra información, estamos requeridos a reportar ese hecho a los responsables del gobierno de la entidad.

Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno de la entidad en relación con los estados financieros consolidados

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene intención de liquidar al Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera del Grupo.

Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de si los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

(Continúa)

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección material en los estados financieros consolidados, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.

- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.

- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas, la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.

- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de negocio en marcha y, basados en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que el Grupo deje de ser un negocio en marcha.

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación razonable.

- Obtenemos suficiente y apropiada evidencia de auditoría con respecto a la información financiera de las entidades o líneas de negocio dentro del Grupo para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la administración, supervisión y desarrollo de la auditoría de grupo. Somos exclusivamente responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los responsables del gobierno de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planeados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y de que les hemos comunicado todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar a nuestra independencia y, en donde sea aplicable, las acciones tomadas para eliminar amenazas o las salvaguardas aplicadas.

(Continúa)



Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor relevancia en la auditoría de los estados financieros consolidados del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

C.P.C. Saúl Andrés Aguayo Juárez

Ciudad de México, 9 de abril de 2024

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)
Estados Consolidados de Situación Financiera
(Miles de dolares estadounidenses)

		Al 31 de diciembre de		
		2023		2022
Activos				
Activos circulantes				
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido (Nota 6)	US$	774,154	US$	711,853
Inversiones de corto plazo		15,265		-
Cuentas por cobrar				
Partes relacionadas (Nota 7)		-		2,155
Otras cuentas por cobrar, neto (Nota 8)		89,244		78,849
Impuesto al valor agregado por recuperar y otros		69,159		94,348
Impuesto a la utilidad por recuperar		92,196		64,774
Inventarios (Nota 9)		16,117		15,758
Pagos anticipados y otros activos circulantes (Nota 10)		43,676		33,189
Activos mantenidos para la venta (Nota 1k)		-		795
Depósitos en garantía (Nota 11)		147,836		64,357
Total del activo circulante		1,247,647		1,066,078
Activos no circulantes				
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto (Nota 12)		804,610		478,771
Activos por derecho de uso (Nota 14)		2,338,392		2,180,931
Activos intangibles, neto (Nota 13)		16,219		12,725
Instrumentos financieros derivados (Notas 3, 4 y 5)		1,683		1,585
Impuesto a la utilidad diferido (Nota 20)		236,026		208,010
Depositos en garantía (Nota 11)		461,996		483,878
Otros activos a largo plazo		39,399		35,675
Total del activo no circulante		3,898,325		3,401,575
Total del activo	US$	5,145,972	US$	4,467,653
Pasivos y patrimonio				
Pasivos a corto plazo				
Ventas de transportacion no utilizada (Nota 21)	US$	343,400	US$	346,469
Proveedores		233,861		194,856
Partes relacionadas (Nota 7)		15,845		14,610
Pasivos acumulados (Nota 15a)		162,763		186,572
Pasivos por arrendamiento (Nota 14)		372,697		335,620
Otros impuestos y contribuciones por pagar (Nota 1t)		262,115		218,329
Impuestos a la utilidad por pagar		8,310		5,738
Deuda financiera (Nota 5)		220,289		112,148
Otros pasivos (Nota 16)		2,303		5,398
Total de pasivo a corto plazo		1,621,583		1,419,740
Pasivos a largo plazo				
Deuda financiera (Nota 5)		432,776		160,887
Pasivos acumulados (Nota 15b)		13,515		13,283
Pasivos por arrendamiento (Nota 14)		2,518,745		2,373,103
Otros pasivos (Nota 16)		286,405		244,454
Beneficios a empleados (Nota 17)		14,644		10,987
Impuestos a la utilidad diferidos (Nota 20)		15,710		10,462
Total del pasivo a largo plazo		3,281,795		2,813,176
Total del pasivo		4,903,378		4,232,916
Patrimonio (Nota 19)				
Capital social		248,278		248,278
Acciones en tesorería		(11,555)		(12,866)
Aportaciones para futuros aumentos de capital		-		-
Reserva legal		17,363		17,363
Prima en suscripcion de acciones		282,040		283,174
Déficit acumulado		(148,084)		(155,903)
Pérdidas acumuladas de otras partidas integrales		(145,448)		(145,309)
Total del patrimonio		242,594		234,737
Total del pasivo y patrimonio	US$	5,145,972	US$	4,467,653

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS

(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados Consolidados de Resultados

(Miles de dolares estadounidenses, excepto utilidad por acción)

	Por los años terminados el 31 de diciembre de		
	2023	2022	2021
Ingresos operativos (Notas 21 y 26)			
Ingreso pasajero			
Ingreso por tarifa	US$ **1,650,287**	US$ 1,661,176	US$ 1,265,980
Otros ingresos de pasajeros	**1,473,237**	1,078,251	866,944
	3,123,524	2,739,427	2,132,924
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros			
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros (Nota 21)	**115,424**	92,977	76,872
Carga	**20,025**	14,786	11,882
Instrumentos financieros no derivados	**-**	-	(21,378)
	3,258,973	2,847,190	2,200,300
Otros ingresos operativos (Nota 22)	**(54,710)**	(25,066)	(10,758)
Gastos de combustible, neto, (Nota 3a)	**1,165,078**	1,299,254	609,390
Gastos de navegacion, aterrizaje y despegue	**503,366**	379,108	296,831
Salarios y beneficios	**386,723**	283,089	239,215
Depreciacion de activos por derecho de uso (Nota 14)	**362,015**	320,443	269,351
Gastos de venta, mercadotecnia y distribucion	**167,341**	124,287	96,705
Otros gastos operativos (Nota 22)	**169,864**	102,585	65,858
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	**103,845**	124,532	83,373
Gastos de mantenimiento	**98,445**	97,783	96,256
Depreciación y amortizacion (Notas 12 y 13)	**134,296**	97,486	57,049
Utilidad de operación	**222,710**	43,689	397,030
Ingresos financieros (Nota 23)	**38,222**	12,902	3,531
Costos financieros (Nota 23)	**(219,343)**	(192,535)	(139,374)
(Perdida) ganancia cambiaria, neta (Nota 3b)	**(34,147)**	3,581	(124,161)
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	**7,442**	(132,363)	137,026
Beneficio (pérdida) por impuestos a la utilidad (Nota 20)	**377**	52,139	(30,573)
Utilidad (pérdida) neta	US$ **7,819**	US$ (80,224)	US$ 106,453
Utilidad (pérdida) por acción básica	US$ **0.007**	US$ (0.069)	US$ 0.092
Utilidad (pérdida) por accion diluida	US$ **0.007**	US$ (0.069)	US$ 0.091

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS

(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados Consolidados de Resultados Integrales

(Miles de dólares estadounidenses)

	Por los años terminados el 31 de diciembre de		
	2023	2022	2021
Utilidad (perdida) neta del año	US$ **7,819**	US$ (80,224)	US$ 106,453
Util.dad (pérdida) de otras partidas integrales			
Utilidad (pérdida) de otras partidas integrales que serán reclasificadas a utilidad o (pérdida) en periodos subsecuentes:			
Discontinuación de actividades de cobertura (Nota 24b)	**-**	-	79,076
(Pérdida) utilidad neta en instrumentos financieros derivados de cobertura (Nota 24b)	**(1,175)**	336	957
Beneficio (gasto) de impuestos a la utilidad diferidos (Nota 20c)	**362**	(80)	(274)
Diferencias cambiarias por conversión de operaciones extranjeras	**749**	3,471	(10,489)
Otras partidas de utilidad (pérdida) integral que no serán reclasificadas a utilidad o (pérdida) en periodos subsecuentes:			
Remediciones de (pérdidas) ganancias de beneficios a empleados (Nota 17)	**(107)**	253	(432)
Beneficio (gasto) de impuestos a la utilidad diferidos (Nota 20c)	**32**	(79)	138
(Pérdida) utilidad integral del año, neta de impuesto a la utilidad	US$ **(139)**	US$ 3,901	US$ 68,976
Utilidad (pérdida) total integral del año	US$ **7,680**	US$ (76,323)	US$ 175,429

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados Consolidados de Cambios en el Patrimonio

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021

(Miles de dólares estadounidenses)

	Capital social	Acciones en tesorería	Aportaciones para futuros aumentos de capital	Reserva legal	Prima en suscripción de acciones	Déficit acumulado	Pérdidas acumuladas de otras partidas integrales	Total del patrimonio
Saldo al 31 de diciembre de 2020	US$ 248,278	US$ (9,412)	US$ -	US$ 17,363	US$ 284,257	US$ (182,132)	US$ (218,186)	US$ 140,168
Acciones en tesorería	-	(4,366)	-	-	(953)	-	-	(5,319)
Acciones ejercidas del plan de incentivos de la Compañía (Nota 18)	-	2,859	-	-	-	-	-	2,859
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 18)	-	2,267	-	-	(2,267)	-	-	-
Utilidad neta del año	-	-	-	-	-	106,453	-	106,453
Utilidad de otras partidas integrales	-	-	-	-	-	-	68,976	68,976
Total de utilidad integral	-	-	-	-	-	106,453	68,976	175,429
Saldo al 31 de diciembre de 2021	248,278	(8,652)	-	17,363	281,037	(75,679)	(149,210)	313,137
Acciones en tesorería	-	(5,239)	-	-	3,162	-	-	(2,077)
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 18)	-	1,025	-	-	(1,025)	-	-	-
Pérdida neta del año	-	-	-	-	-	(80,224)	-	(80,224)
Utilidad de otras partidas integrales	-	-	-	-	-	-	3,901	3,901
Total de (pérdida) utilidad integral	-	-	-	-	-	(80,224)	3,901	(76,323)
Saldo al 31 de diciembre de 2022	248,278	(12,866)	-	17,363	283,174	(155,903)	(145,309)	234,737
Acciones en tesorería	-	**(4,020)**	-	-	**4,186**	-	-	**166**
Acciones ejercidas del plan de incentivos de la Compañía (Nota 18)	-	**11**	-	-	-	-	-	**11**
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 18)	-	**5,320**	-	-	**(5,320)**	-	-	-
Utilidad neta del año	-	-	-	-	-	**7,819**	-	**7,819**
Pérdida de otras partidas integrales	-	-	-	-	-	-	**(139)**	**(139)**
Total de utilidad (pérdida) integral	-	-	-	-	-	**7,819**	**(139)**	**7,680**
Saldo al 31 de diciembre de 2023	**US$ 248,278**	**US$ (11,555)**	**US$ -**	**US$ 17,363**	**US$ 282,040**	**US$ (148,084)**	**US$ (145,448)**	**US$ 242,594**

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Estados Consolidados de Flujos de Efectivo
Por los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021
(Miles de dólares estadounidenses)

	Por los años terminados el 31 de diciembre de		
	2023	2022	2021
Actividades de operación			
Utilidad (pérdida) neta	US$ 7,819	US$ (80,224)	US$ 106,453
Ajustes por			
Depreciación y amortización (incluyendo activos por derecho de uso) (Notas 12, 13 y 14)	496,311	417,929	326,400
Provisión para pérdidas crediticias esperadas (Nota 8)	1,330	1,672	795
Ingresos financieros (Nota 23)	(38,222)	(12,902)	(3,531)
Costos financieros	218,130	191,809	138,890
Pérdida (utilidad), neta por diferencias cambiarias	25,471	(8,669)	80,372
Instrumentos financieros derivados (Notas 3 y 4)	579	161	688
Costo amortizado del Certificado Bursátil	634	566	412
Utilidad por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 22)	(11,815)	(19,548)	(9,546)
Beneficios a empleados (Nota 17)	3,296	7,210	552
Beneficios por extensión de contratos de arrendamiento de aeronaves y otros beneficios por servicios	(761)	(517)	(519)
(Beneficio) pérdida por impuestos a la utilidad	(377)	(52,139)	30,573
Plan de incentivos para ejecutivos e incentivos de largo plazo	5,769	709	(1,273)
	708,164	446,057	670,266
Cambios en activos y pasivos de operación			
Partes relacionadas	3,390	6,570	3,392
Otras cuentas por cobrar	(7,784)	49,670	(15,787)
Impuestos por recuperar y pagados por anticipado	69,607	(33,293)	16,918
Inventarios	(359)	(1,361)	(857)
Pagos anticipados	(24,488)	(21,489)	645
Otros activos	(1,904)	(12,494)	3,435
Depósitos en garantía	(58,243)	(13,445)	(52,048)
Proveedores	36,620	86,627	6,168
Pasivos acumulados	(24,929)	17,201	45,053
Otros impuestos y contribuciones por pagar	(9,453)	44,985	12,972
Venta de transportación no utilizada	(3,069)	42,487	20,023
Instrumentos financieros derivados	-	-	(1,854)
Otros pasivos	41,775	40,429	76,687
Efectivo generado por actividades de operación	729,327	651,944	785,013
Intereses recibidos	38,222	12,902	3,531
Impuestos a la utilidad pagados	(37,724)	(51,244)	(3,188)
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	729,825	613,602	785,356
Actividades de inversión			
Adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 12)	(480,753)	(347,147)	(186,121)
Adquisiciones de activos intangibles (Nota 13)	(10,387)	(6,790)	(10,063)
Adquisiciones de subsidiarias	-	-	(79)
Adquisición de inversiones a corto plazo	(17,012)	-	-
Reembolsos de anticipos para la compra de aeronaves	45,085	221,253	43,678
Cobros por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo	122	1,990	17,940
Cobros por venta de aeronaves	901	-	-
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(462,044)	(130,694)	(134,645)
Actividades de financiamiento			
Costos de transacciones relacionados con la oferta del CEBUR y otros financiamientos	(2,547)	-	-
Recursos de las acciones en tesorería ejercidas (Nota 18)	11	-	2,859
Recursos por venta de acciones en tesorería	1,018	-	-
Instrumentos financieros (CEBUR)	(1,493)	-	-
Compra de acciones en tesorería	(4,021)	(5,239)	(4,366)
Intereses pagados	(37,179)	(17,637)	(12,477)
Pagos del principal de pasivos por arrendamiento (Nota 14)	(529,074)	(449,004)	(458,968)
Pago de deuda financiera	(97,909)	(196,565)	(76,936)
Recursos obtenidos de deuda financiera	456,808	155,357	114,704
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(214,386)	(513,088)	(435,184)
Incremento (decremento) de efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	53,395	(30,180)	215,527
Efecto por tipo de cambio en el efectivo, neto	8,906	911	19,127
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al inicio del año	711,853	741,122	506,468
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al final del año	US$ 774,154	US$ 711,853	US$ 741,122

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados

CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

Notas a los estados financieros consolidados

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022

(Miles de dólares de los Estados Unidos de América "US$", excepto cuando se indique lo contrario)

1. Descripción del negocio y resumen de las políticas contables materiales

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. ("Controladora" o la "Compañía"), fue constituida de acuerdo con las Leyes Mexicanas el 27 de octubre de 2005.

La Compañía tiene sus oficinas principales en la Ciudad de México, en Av. Antonio Dovalí Jaime No. 70, Piso 13, Torre B, Colonia Zedec Santa Fe, México, C.P. 01210.

La Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. ("Concesionaria") cuenta con una concesión para prestar el servicio público de transporte aéreo de pasajeros, carga y de correo en México y el extranjero.

La concesión fue otorgada por el gobierno federal mexicano a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ("SICT") el 9 de mayo de 2005, por un periodo inicial de cinco años y fue extendida el 17 de febrero de 2010 por un periodo adicional de diez años. El 24 de febrero de 2020, la concesión de Concesionaria fue extendida por un periodo de 20 años a partir del 9 de mayo 2020.

Concesionaria realizó su primer vuelo comercial como aerolínea de bajo costo el 13 de marzo de 2006. Concesionaria opera bajo el nombre comercial de "Volaris". El 11 de junio de 2013, Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. cambió su nombre corporativo a Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

El 23 de septiembre de 2013, la Compañía completó su oferta pública inicial en la Bolsa de Nueva York ("NYSE") y en la Bolsa Mexicana de Valores ("BMV"), y el 18 de septiembre de 2013, comenzó a operar bajo la clave de pizarra de "VLRS" y "VOLAR", respectivamente.

El 16 de noviembre de 2015, algunos accionistas de la Compañía completaron una oferta de acciones secundaria (follow-on) en la NYSE.

El 11 de diciembre de 2020, la Compañía concluyó una oferta pública primaria subsecuente de 134,000,000 de sus Certificados de Participación Ordinarios o CPOs, en la forma de "American Depositary Shares, o ADSs", a un precio al público de US$11.25 por ADSs en los Estados Unidos de América y otros países fuera de México, de conformidad con la declaración de registro de la Compañía presentada ante la Comisión de Valores de los Estados Unidos de América (Security and Exchange Commission). En relación con la oferta, los intermediarios colocadores ejercieron su opción de comprar hasta 20,100,000 CPO's adicionales en forma de ADSs. Cada ADSs representa 10 CPOs y cada CPO representa un interés financiero en una acción Serie A de las acciones ordinarias de la Compañía.



El 10 de noviembre de 2016, la Compañía, a través de su subsidiaria Vuela Aviación, S.A. ("Volaris Costa Rica"), obtuvo de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Costa Rica un Certificado de Operador Aéreo para prestar servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, en vuelos regulares y vuelos no regulares por un período inicial de cinco años. El 20 de diciembre de 2021 se renovó, modificó y extendió por 15 años más el Certificado de Operador Aéreo de Volaris Costa Rica. Volaris Costa Rica inició operaciones el 1 de diciembre de 2016.

El 25 de agosto de 2021, la Compañía a través de su subsidiaria Vuela El Salvador, S.A. de C.V. ("Volaris El Salvador") obtuvo de la Autoridad de Aeronáutica Civil de El Salvador un permiso de operación, para servicios de transporte aéreo público internacional regular y no regular de pasajeros, carga y correo con vigencia hasta el 30 de mayo de 2024. Volaris El Salvador inició operaciones el 15 de septiembre de 2021.

El 20 de junio de 2019, Concesionaria emitió 15,000,000 (quince millones) de Certificados Bursátiles Fiduciarios, bajo el símbolo VOLARCB 19 por el monto de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US$78.5 millones, con base al tipo de cambio de Ps.19.10 por US$1 al 20 de junio de 2019) por CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple, actuando como Fideicomisario bajo el Fideicomiso Irrevocable Número CIB/3249 creado por Concesionaria en la primera emisión bajo un programa aprobado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores por un monto de hasta Ps.3.000 millones de pesos mexicanos (US$157.1 millones, con base al tipo de cambio de Ps.19.10 por US$1 al 20 de junio de 2019). Los Certificados Bursátiles estarán respaldados por cuentas por cobrar futuras en virtud de los acuerdos suscritos con los procesadores de tarjetas de crédito con respecto a los fondos provenientes de la venta de boletos de avión y otros ingresos por servicios denominados en pesos mexicanos, a través de procesadores de tarjetas de crédito con respecto a los fondos provenientes de la venta de boletos de avión y otros ingresos por servicios denominados en pesos mexicanos, a través de tarjetas de crédito VISA y MasterCard, a través del sitio web, aplicación móvil y agencias de viajes. Los Certificados Bursátiles se cotizaron en la Bolsa Mexicana de Valores y tienen un vencimiento de cinco años y pagarán una tasa de interés de TIIE 28 más ciento setenta y cinco (175) puntos base.

El 13 de octubre de 2021, "Concesionaria" concluyó la emisión de 15,000,000 (quince millones) de Certificados Bursátiles Fiduciarios, bajo la clave de pizarra VOLARCB 21L por un monto de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US$72.1 millones, con base al tipo de cambio de Ps.20.80 por US$1 al 13 de octubre de 2021), emitidos por CIBanco, SA, Institución de Banca Múltiple, en su calidad de Fiduciario en el Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 creado por Concesionaria , en la segunda emisión al amparo del programa autorizado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores por un monto de hasta Ps.3.000 millones de pesos mexicanos (US$144.2 millones, con base al tipo de cambio de Ps.20.80 por US$1 al 13 de octubre de 2021). Los Certificados Bursátiles se encuentran alineados con los Principios de Bonos Vinculados a la Sostenibilidad 2020 ("Sustainability-Linked Bond Principles"), administrados por la Asociación Internacional del Mercado de Capitales (ICMA) y tiene como objetivos de Sostenibilidad (SPT) para el indicador de desempeño (por sus siglas en inglés *Key Performance Indicator* "KPI") reducir las emisiones de carbono de las operaciones de Volaris medidas como gramos de emisiones de CO2 por pasajero por kilómetro (gCO2 / RPK) en un 21.54%, 24.08% y un 25.53% para 2022, 2023 y 2024, respectivamente, en comparación con 2015. Esta oferta incentiva a la Compañía a lograr sus objetivos sostenibles a largo plazo, entre los que se encuentran reducir las emisiones de CO2 en un 35.42% gCO2/RPK para 2030 vs 2015. Los Certificados Bursátiles tienen un vencimiento de cinco años y pagarán una tasa de interés de TIIE 28 más doscientos (200) puntos base.

El 20 de diciembre de 2021, uno de los accionistas de la Compañía concluyó la conversión de 30,538,000 acciones Series B por el número equivalente en la Serie A. Esta conversión no tuvo impacto en el número total de acciones en circulación ni en el cálculo de las ganancias por acción.

Los estados financieros consolidados adjuntos y las notas fueron aprobados para su emisión por el Presidente y Director General de la Compañía, Enrique J. Beltranena Mejicano, y el Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas, Jaime E. Pous Fernández, el 8 de abril de 2024 y los eventos subsecuentes fueron considerados hasta esa fecha. Los presentes estados financieros consolidados serán presentados para su autorización al Consejo de Administración de la Compañía el 17 de abril de 2024 y posteriormente presentados para su autorización a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas el 19 de abril de 2024.

a) Eventos relevantes

Contrato con FEMSA

El 23 de enero de 2023, la Compañía a través de su subsidiaria Concesionaria celebró un contrato con Lealtad Mercadotecnia y Conocimientos Agregados, S.A.P.I. de C.V. (el "Proveedor"), una subsidiaria de Fomento Económico Mexicano, S.A.B. de C.V. (FEMSA). Mediante este contrato Concesionaria se integra como empresa participante en una coalición que forma el programa de lealtad denominado "Spin Premia®" establecido y administrado por el Proveedor. Este programa ofrece beneficios exclusivos a sus usuarios permitiéndoles acumular y redimir puntos de recompensa con OXXO y Volaris.

Contrato con CleanJoule

El 14 de junio de 2023, la Compañía anunció un acuerdo de inversión junto con Indigo Partners, GenZero, Cleanhill Partners, Frontier Airlines y Wizz Air. La inversión tiene como objetivo acelerar la producción de combustible de aviación sostenible (SAF) en todo el mundo a través de la empresa norteamericana CleanJoule. A través de su estrategia corporativa de sostenibilidad, la Compañía implementa prácticas que contribuyen a reducir el impacto ambiental de sus operaciones (Nota 7j).

La Autoridad Aeronáutica Mexicana recupera la categoría 1 por seguridad operacional

El 14 de septiembre de 2023, la Administración Federal de Aviación del Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América (FAA, por sus siglas en inglés) determinó que la vigilancia de la seguridad operacional aplicada por la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), se adhiere a los estándares de seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), recuperando así la Categoría 1 en seguridad operacional.

Emisión de certificados bursátiles fiduciarios bajo la clave de pizarra VOLARCB 23

El 28 de septiembre de 2023 "Concesionaria" concluyó la emisión de 15,000.000 (quince millones) de certificados bursátiles fiduciarios bajo la clave de pizarra VOLARCB 23 por un monto de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US$85.8 millones, con base al tipo de cambio Ps.17.47 por US$1 al 28 de septiembre de 2023), emitidos por CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple, en su carácter de fiduciario en el Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 constituido por Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V., en la tercera emisión al amparo del programa autorizado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, mismo que fue ampliado, por un monto de hasta Ps.5,000 millones de pesos mexicanos (US$286.2 millones, con base al tipo de cambio Ps.17.47 por US$1 al 28 de septiembre de 2023). Los Certificados Bursátiles están respaldados con derechos de cobro futuros bajo los contratos celebrados con los procesadores de tarjetas de crédito respecto de flujos provenientes de la venta de boletos de avión y demás servicios relacionados con los mismos a través de tarjetas de crédito VISA y MasterCard, mediante su portal de internet, agencias de viajes, centro de atención telefónica y sus oficinas de venta. Los Certificados Bursátiles tienen un vencimiento de cinco años y pagarán una tasa de interés de TIIE 28 más

doscientos quince (215) puntos base. Los intermediarios colocadores fueron Casa de Bolsa BBVA México, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA México y Actinver Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Actinver.

Conversión de acciones Serie "B" a acciones Series "A"

El 22 de noviembre de 2023, todos los tenedores de las 57,513,873 acciones Serie B en circulación de la Compañía concluyeron la conversión de todas las Acciones Serie B en 57,513,873 Acciones Serie A representadas por Certificados de Participación Ordinarios en la forma de las correspondientes "American Depositary Shares o ADSs".

b) Bases de preparación

Bases de cumplimiento

Los estados financieros consolidados incluyen los estados financieros de la Compañía y sus Subsidiarias al 31 de diciembre de 2023 y 2022, y por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, los cuales fueron preparados de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF ("NIIF" Normas Internacionales de Información Financiera), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB", por sus siglas en inglés).

La moneda de presentación de los estados financieros consolidados de la Compañía es el dólar estadounidense. Todos los valores presentados en los estados financieros consolidados se redondean a miles (US$000), excepto cuando se indique lo contrario.

La Compañía ha aplicado de manera consistente sus políticas contables a todos los periodos incluidos en estos estados financieros consolidados, los cuales proveen información comparativa respecto de periodos anteriores, excepto por los efectos del cambio de moneda funcional que fueron afectados prospectivamente (Ver "Cambio de moneda funcional" y Nota 3b).

Bases de medición y presentación

Los estados financieros consolidados adjuntos de la Compañía han sido preparados bajo la práctica común de costo histórico, salvo por los instrumentos financieros derivados que se midieron a su valor razonable.

La preparación de los estados financieros consolidados de acuerdo con las NIIF requiere que la administración haga uso de estimaciones y supuestos que afectan los montos reportados en los estados financieros consolidados y sus notas adjuntas. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.

Moneda de presentación y definición de términos

Los estados financieros consolidados y las notas que acompañan a los estados financieros consolidados son presentados en dólares estadounidenses, excepto cuando se hace referencia específica a una moneda diferente. Las cifras de los estados financieros consolidados y sus notas que acompañan a los estados financieros consolidados son expresadas en miles, excepto cuando se hagan referencia a la utilidad o pérdida por acción y/o precios por acción. Al hacer referencia a "Ps" o "Pesos" son pesos mexicanos. Cuando se considera relevante, algunas cifras en moneda extranjera presentadas en las notas a los estados financieros consolidados incluyen entre paréntesis su conversión de conveniencia al dólar y/o al peso, según aplique.

Cambio de moneda funcional

La "moneda funcional" de una entidad es la moneda del entorno económico primario en el que opera. Durante el segundo semestre de 2021 la Administración localizó indicadores de cambios en el entorno económico primario en el que opera su principal subsidiaria Concesionaria, como son (i) aumento de las operaciones en el mercado internacional durante 2021, (ii) cambio en la determinación de las tarifas, y (iii) el hecho de que la mayoría de los costos representativos están determinados y denominados en dólares estadounidenses. Como resultado, la Compañía evaluó la moneda funcional de su principal subsidiaria de acuerdo con las disposiciones normativas contenidas en la NIC-21 "Efectos de las Variaciones en las Tasas de Cambio de la Moneda Extranjera", concluyendo que la moneda funcional cambió del peso mexicano al dólar estadounidense al 31 de diciembre de 2021.

Adicionalmente, considerando la dependencia de la Compañía en sus operaciones relacionadas con su subsidiaria Concesionaria, la administración evaluó y concluyó que su moneda funcional también cambió del peso mexicano al dólar estadounidense al 31 de diciembre de 2021. El cambio de moneda funcional se aplicó de forma prospectiva desde la fecha del cambio (Nota 3b).

c) Bases de consolidación

Los estados financieros consolidados adjuntos incluyen los estados financieros de la Compañía y sus Subsidiarias. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, las compañías incluidas para propósitos contables en los estados financieros consolidados son las siguientes:

Nombre	Actividad principal	País	% de Participación 2023	2022
Concesionaria Vuela Compañía de Aviación S.A.P.I. de C.V.	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en México y en el extranjero	México	**100%**	100%
Vuela Aviación, S.A.	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Costa Rica y en el extranjero	Costa Rica	**100%**	100%
Vuela, S.A. ("Vuela") [1]	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Guatemala y en el extranjero	Guatemala	**100%**	100%
Vuela El Salvador, S.A. de C.V.	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en El Salvador y en el extranjero	El Salvador	**100%**	100%
Comercializadora Volaris, S.A. de C.V. ("Comercializadora")	Comercialización de servicios	México	**100%**	100%
Servicios Earhart, S.A. [1]	Prestación de servicios especializados a afiliadas	Guatemala	**100%**	100%
Servicios Corporativos Volaris, S.A. de C.V. ("Servicios Corporativos")	Prestación de servicios especializados a afiliadas	México	**100%**	100%
Comercializadora V Frecuenta, S.A. de C.V. ("Programa de Lealtad") [1]	Programa de Lealtad	México	**100%**	100%
Viajes Vuela, S.A. de C.V. ("Viajes Vuela")	Agencia de viajes	México	**100%**	100%
Guatemala Dispatch Service, S.A. ("GDS, S.A.")	Servicios técnicos aeronáuticos	Guatemala	**100%**	100%
CIBanco, S. A, Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso 1710[2]	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves (Nota 5)	México	-	100%
CIBanco, S. A, Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso 1711[3]	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves (Nota 5)	México	-	100%
Fideicomiso Irrevocable de administración número F/307750 "Fideicomiso administrativo" [4]	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 18)	México	-	100%

Nombre	Actividad principal	País	% de Participación 2023	2022
Fideicomiso irrevocable de administración número F 745291 "Fideicomiso administrativo"	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 18)	México	**100%**	100%
Fideicomiso de administración número CIB/3081 "Fideicomiso administrativo"	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 18)	México	**100%**	100%
Fideicomiso irrevocable de administración número CIB/3249 "Fideicomiso administrativo"	Fideicomiso de administración de valores respaldados por activos (Nota 5)	México	**100%**	100%
CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3853 [1]	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	**100%**	100%
CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3855 [2]	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	**100%**	100%
CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3866 [3]	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	**100%**	100%
CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3867 [4]	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	**100%**	100%
CIBanco, S. A, Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3921 [5]	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	**100%**	100%

[1] La Compañía no ha iniciado operaciones
[2] Con efectos a partir del 20 de enero de 2023, el Fideicomiso 1710 se extinguió.
[3] Con efectos a partir del 20 de enero de 2023, el Fideicomiso 1711 se extinguió.
[4] El fideicomiso concluyo operaciones el 9 de agosto de 2022
[5] Con efectos a partir del 8 de junio de 2022 el Fideicomiso fue constituido
[6] Con efectos a partir del 1 de abril de 2022 los Fideicomisos fueron constituidos
[7] Con efectos a partir del 13 de abril de 2022 el Fideicomiso fue constituido
[8] Con efectos a partir del 21 de julio de 2022 el Fideicomiso fue constituido

Los estados financieros de las subsidiarias fueron preparados por el mismo periodo en el que reporta la Compañía, aplicando políticas contables consistentes.

Se obtiene control cuando la Compañía está expuesta o tiene derechos a los rendimientos variables derivados de su implicación en una entidad, y tiene la capacidad de influir en esos rendimientos a través del ejercicio de su poder sobre la misma. Específicamente, la Compañía controla a una entidad si, y solo si, la Compañía tiene:

(i) Poder sobre la entidad (es decir, derechos existentes que le otorgan la facultad de dirigir las actividades relevantes de la participada)
(ii) Exposición o derecho a los rendimientos variables derivados de su implicación en la entidad
(iii) Capacidad para utilizar su poder sobre la entidad para decidir sobre sus retornos

Cuando la Compañía no disponga de la mayoría de los derechos de voto o derechos similares sobre una participada, la Compañía considerará todos los hechos y circunstancias relevantes para evaluar si tiene poder sobre una entidad, incluyendo:

(i) Acuerdos contractuales con otros propietarios de los derechos de voto de la entidad
(ii) Derechos surgidos de otros acuerdos contractuales, y
(iii) Derechos de voto potenciales de la Compañía.

La Compañía realiza una evaluación sobre si tiene o no control en una entidad y si los hechos y circunstancias indican que hay cambios en uno o más de los tres elementos que determinan el control. La consolidación de una subsidiaria comienza cuando la empresa adquiere el control de la subsidiaria y termina cuando pierde el control de la misma. Los activos, pasivos, ingresos y gastos de una subsidiaria que se han adquirido o enajenado durante el ejercicio, se incluyen en los estados financieros consolidados de la Compañía desde la fecha en la que obtiene control o hasta la fecha en la que la Compañía pierde el control de la subsidiaria.

Todos los saldos, transacciones, ganancias y pérdidas no realizadas resultantes de transacciones intercompañías se eliminan en su totalidad en el proceso de consolidación de los estados financieros consolidados.

En la consolidación, los activos y pasivos de las operaciones extranjeras se convierten a dólares estadounidenses al tipo de cambio vigente en la fecha de presentación y sus estados de resultados, se convierten a los tipos de cambio promedio vigentes en ese momento. Las diferencias de cambio que surgen en la conversión para consolidación se reconocen en otros resultados integrales ("ORI"). En la enajenación de una operación extranjera, el componente de ORI correspondiente a esa operación extranjera en particular se reconoce en resultados.

d) Reconocimiento de ingresos

Ingreso pasajero

Los ingresos por servicios de transportación aérea de pasajeros se reconocen cuando se presta el servicio o cuando los boletos vendidos no utilizados expiran, lo que suceda primero conforme al itinerario.

Las ventas de boletos son inicialmente reconocidas en el pasivo dentro del rubro de "ventas de transportación no utilizada" y una vez que se proporciona el servicio de transportación correspondiente, o cuando el boleto no reembolsable expira en la fecha de itinerario, se reconoce el ingreso devengado y la cuenta de pasivo de ventas de transportación no utilizada es reducida por el mismo monto. Todos los boletos de la Compañía son no reembolsables y están sujetos a cambios mediante el pago de un cargo adicional. La Compañía no cuenta con un programa de viajero frecuente.

El ingreso pasajero más significativo incluye, los ingresos generados de: i) tarifa, y ii) otros ingresos de pasajeros adicionales. Los otros ingresos de pasajero adicionales incluyen, pero no se limitan a exceso de equipaje, reservaciones a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada y cambios de itinerario e ingresos "charter". Estos ingresos son reconocidos como ingreso cuando se presta el servicio o cuando los boletos no reembolsables expiran en la fecha de itinerario programado.

La Compañía también clasifica como otros ingresos de pasajero adicionales a los ingresos provenientes de la membresía "V Club" y otros servicios similares, los cuales son reconocidos como ingreso en la vigencia en que el servicio es prestado.

La Compañía vende ciertos boletos con vuelos de conexión con uno o más segmentos operados por su otra aerolínea asociada. Para los segmentos operados por su otra aerolínea asociada, la Compañía ha determinado que actúa como un agente en nombre de la otra aerolínea, ya que es responsable de su parte del contrato (es decir, el transporte del pasajero). La Compañía, como agente, reconoce los ingresos dentro de otros ingresos operativos al momento del viaje por el monto neto retenido por la Compañía para cualquier segmento volado por otra aerolínea.

Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero

Los ingresos no relacionados con el ingreso pasajero más significativos incluyen los generados con: i) otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero que se describen a continuación, y ii) los servicios de carga.

Los otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero incluyen principalmente, pero no están limitados a las comisiones cargadas a terceras partes por la venta seguros de viaje, renta de autos y espacios de publicidad para terceras partes. Estos ingresos, al igual que los servicios de carga son reconocidos en la fecha en que el servicio es prestado.

La Compañía también evalúa, en cada nueva transacción aplicable, las consideraciones de agente-principal en relación con ciertos acuerdos de servicios no relacionados con el vuelo, prestados por terceros. Cuando la Compañía determina que los servicios subyacentes se brindan a través de terceros que son los principales responsables de brindar los servicios, los ingresos por estos servicios específicos de viajes no relacionados con el vuelo se presentan en forma neta (agente).

Acuerdo de código compartido

El 16 de enero de 2018, la Compañía y Frontier Airlines (en adelante Frontier) firmaron un acuerdo de código compartido, el cual inició operaciones en septiembre de 2018.

A través de esta alianza, los clientes de la Compañía tienen acceso a ciudades adicionales en los Estados Unidos más allá de los destinos actualmente disponibles, debido a que los clientes de la Compañía pueden adquirir boletos a cualquiera de los destinos de Frontier; y los clientes extranjeros de Frontier tienen acceso a los nuevos destinos en México a través de la presencia de Volaris en aeropuertos mexicanos.

Los boletos de código compartido pueden ser comprados directamente de la página web de Volaris. La aerolínea que proporciona el transporte reconoce el ingreso cuando se presta el servicio al cliente.

Otras consideraciones analizadas como parte de los ingresos de contratos con clientes

Todos los servicios prestados por la Compañía, incluyendo la venta de boletos para vuelos futuros, otros servicios de pasajero y otros servicios no pasajero, deben ser pagados en una sola exhibición. El pago del precio de la transacción es igual al efectivo liquidado por el cliente a la fecha de venta (utilizando diferentes opciones de pago como las tarjetas de crédito o débito, pago a través de terceras partes o directamente en el mostrador en efectivo). Existe mínimo o ningún juicio para determinar el momento del reconocimiento de ingresos y el monto de estos. Inclusive si muchos de los servicios son inicialmente reconocidos como pasivos, no hay componente financiero en dichas transacciones.

El costo de obtener un contrato está representado por las comisiones pagadas a las agencias de viaje y las comisiones bancarias cargadas por las instituciones financieras que procesan las transacciones electrónicas (Nota 10). La Compañía no incurre en costos adicionales para obtener y cumplir con los contratos, que cumplan los requisitos para ser capitalizados.

Las cuentas por cobrar provienen principalmente de instituciones financieras, derivadas de las transacciones con tarjetas de débito o crédito, y por lo tanto no generan intereses y tienen un término de 24 a 48 horas. La Compañía tiene el derecho de cobro desde el inicio de los contratos y no existen descuentos, incentivos, bonos u otras consideraciones variables subsecuentes a la compra que pudieran modificar el monto del precio de la transacción.



Los boletos de la Compañía no son reembolsables. Sin embargo, si la Compañía cancela un vuelo por causas atribuibles a la aerolínea, incluidas la pandemia COVID-19, entonces el pasajero tiene derecho a mover su vuelo sin costo alguno, recibir un reembolso o un vale. No se reconocen ingresos hasta que se canjea el vale y el vuelo asociado se realiza o el vale expira. Cuando los vales emitidos superaran el importe original pagado por el pasajero, el exceso se registra como reducción de los ingresos operativos. Todos los ingresos de la Compañía relacionados con servicios futuros se prestan durante un periodo aproximado de 12 meses.

Contrato con FEMSA

Bajo el acuerdo "Spin Premia", los clientes que participan en este programa tienen derecho a acumular o redimir puntos, cuando compran bienes o consumen servicios con cualquiera de las compañías que forman parte de la coalición.

Los puntos acumulados por servicios prestados por la Compañía se registran como una disminución de los ingresos. Los puntos redimidos en los servicios prestados por la Compañía son registrados como un ingreso diferido hasta que el servicio es proveído o los puntos expiran. El valor de los puntos se determina de acuerdo con las condiciones contractuales entre la Compañía y FEMSA.

e) Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido

El efectivo y sus equivalentes están representados por depósitos bancarios e inversiones en instrumentos de alta liquidez, con vencimientos menores a 90 días, posterior a la fecha de contratación. Para fines del estado consolidado de flujos de efectivo, el efectivo y los equivalentes de efectivo, consisten en efectivo e inversiones a corto plazo como se define anteriormente.

La Compañía tiene acuerdos con instituciones financieras que procesan transacciones de tarjetas de crédito de clientes para la venta de viajes aéreos y otros servicios. Estos acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito no tienen requisitos significativos de reserva de efectivo.

El efectivo restringido se utiliza para constituir las reservas para el servicio de la deuda y no puede ser utilizado para fines distintos a los establecidos.

f) Inversiones a corto plazo

Las inversiones a corto plazo consisten en depósitos bancarios a plazo fijo con vencimiento mayor a tres pero menor a doce meses.

g) Instrumentos financieros reconocimiento inicial y medición posterior

Un instrumento financiero es cualquier contrato que da lugar al reconocimiento de un activo financiero en una entidad y a un pasivo financiero o instrumento de patrimonio en otra entidad.

i) Activos financieros

Reconocimiento inicial

Clasificación de activos financieros y medición inicial

La Compañía determina la clasificación y medición de los activos financieros, de acuerdo con las categorías de la NIIF 9, las cuales se basan en: las características de los flujos de efectivo contractuales de los activos y el objetivo del modelo de negocio considerado para mantenerlos.

Los activos financieros incluyen aquellos contabilizados a valor razonable con cargo a resultados ("VRCR"), cuyo objetivo es mantenerlos para propósitos de negociación (inversiones a corto plazo) o a costo amortizado para cuentas por cobrar mantenidas para cobrar flujos de efectivo contractuales, los cuales se caracterizan únicamente por el pago de principal e intereses ("UPPI"). Los instrumentos financieros derivados también son considerados activos financieros cuando representan derechos contractuales para recibir efectivo u otros activos financieros. Todos los activos financieros de la Compañía son reconocidos inicialmente a valor razonable, incluyendo los instrumentos financieros derivados.

Reconocimiento subsecuente

La medición posterior de los activos financieros depende de su clasificación inicial de la siguiente manera:

1. Activos financieros a VRCR, los cuales incluyen activos mantenidos para negociación.
2. Activos financieros a costo amortizado, cuyas características cumplen el criterio UPPI y fueron originados para ser mantenidos para cobro de principal e intereses de acuerdo con el modelo de negocio de la Compañía.
3. Activos financieros a valor razonable con cambios en otros resultados integrales ("ORI") con reciclaje en los resultados acumulados.

Bajas de activos financieros

Un activo financiero (o cuando sea aplicable, una parte de algún activo financiero o parte de un grupo de activos financieros similares) se deja de reconocer cuando:

a) Los derechos para recibir flujos de efectivo provenientes del activo han expirado;

b) La Compañía ha transferido sus derechos para recibir flujos de efectivo de un activo o ha asumido la obligación de pagar flujos de efectivo recibidos en su totalidad y prácticamente de inmediato a un tercero; bajo un acuerdo "de transferencia": (i) la Compañía ha transferido prácticamente todos los riesgos y beneficios del activo; (ii) la Compañía no ha transferido ni retenido todos los riesgos y beneficios del activo, pero ha transferido el control del activo; o cuando la Compañía ha transferido su derecho para recibir flujos de efectivo de un activo o celebró un acuerdo "de transferencia". En este caso, la Compañía debe evaluar hasta qué grado ha retenido los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo. Si la Compañía no ha transferido ni retenido prácticamente todos los riesgos y beneficios del activo, o transferido el control del activo, el activo se reconoce en proporción a la participación de la Compañía en el activo.

   En ese caso, la Compañía también reconoce el pasivo relacionado. El activo transferido y el pasivo relacionado se miden de una manera que refleje los derechos y obligaciones que la Compañía haya retenido.

ii) Deterioro de activos financieros

En cada fecha de reporte, la Compañía evalúa si existe evidencia objetiva de que un activo financiero o grupo de activos financieros tienen deterioro. Un activo financiero tiene deterioro crediticio cuando uno o más eventos que han ocurrido desde el reconocimiento inicial de un activo (un evento de pérdida), tienen

un impacto en los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero o el grupo de activos financieros, el cual puede ser estimado confiablemente.

La evidencia de que un activo financiero tiene deterioro crediticio puede incluir indicios de que los deudores o un grupo de deudores están experimentando dificultades financieras significativas, incumplimiento o morosidad en las cuentas por cobrar, la probabilidad de que entren en bancarrota u otra reestructura financiera, así como datos observables que indiquen que hay una disminución considerable en el estimado de los flujos de efectivo, atrasos o condiciones económicas que se correlacionan con los fallos económicos. Otras revelaciones relacionadas con el deterioro de los activos financieros también se proporcionan en la (Nota 8).

Para las cuentas por cobrar, la Compañía aplica un enfoque simplificado al calcular las pérdidas crediticias esperadas (ECL por sus siglas en inglés). Por lo tanto, la Compañía no identifica los cambios en el riesgo crediticio, sino que reconoce una provisión para pérdidas basada en las ECL de por vida en cada fecha de reporte.

Con base en esta evaluación se tienen en cuenta la provisión para las pérdidas esperadas de estas cuentas por cobrar (Nota 8).

iii) Pasivos financieros

Reconocimiento inicial y medición

Los pasivos financieros se clasifican, en su reconocimiento inicial, como pasivos financieros a VRCR, incluyendo préstamos y créditos, cuentas por pagar a proveedores, ventas de transportación no utilizada, otras cuentas por pagar e instrumentos financieros.

Todos los pasivos financieros se reconocen inicialmente a su valor razonable y en el caso de préstamos, créditos y cuentas por pagar, se netean los costos de transacción directamente atribuibles.

Reconocimiento subsecuente

La medición de los pasivos financieros depende de la clasificación que se presenta a continuación:

Pasivos financieros a costo amortizado

Las cuentas por pagar son medidas subsecuentemente a costo amortizado y no devengan intereses o resultan en ganancias o pérdidas debido a su naturaleza de corto plazo.

Los préstamos y créditos son la categoría más relevante de la Compañía. Después del reconocimiento inicial a valor razonable (consideración recibida), los préstamos y créditos que devengan intereses se miden a su costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva (TIE). Las ganancias y pérdidas se reconocen en los resultados del ejercicio al momento en que los pasivos son dados de baja, así como el proceso de amortización del método de TIE.

El costo amortizado se calcula tomando en consideración cualquier descuento o prima de emisión sobre la adquisición, así como las cuotas y costos que forman una parte integral de la TIE. La amortización de la TIE se presenta como costo financiero en el estado consolidado de resultados. Esta categoría de costo amortizado generalmente se aplica a los préstamos que devengan intereses (Nota 5).

Pasivos financieros a VRCR

El VRCR incluye los pasivos financieros designados a la fecha del reconocimiento inicial a valor razonable clasificados como mantenidos para negociación, si son adquiridos con el propósito de venderlos en un futuro cercano. Esta categoría incluye instrumentos financieros derivados en relaciones de cobertura definidas bajo la NIIF 9.

Bajas de pasivos financieros

Un pasivo financiero se deja de reconocer cuando la obligación se cumple, se cancela o expira.

Cuando un pasivo financiero existente es reemplazado por otro proveniente del mismo prestamista bajo condiciones sustancialmente diferentes, o si las condiciones de un pasivo existente se modifican de manera sustancial, tal intercambio o modificación se trata como una baja de un pasivo original y da lugar al reconocimiento de un pasivo nuevo.

La diferencia en los valores netos en libros correspondientes se reconoce en el estado consolidado de resultados.

Compensación de instrumentos financieros

Los activos y pasivos financieros son compensados y el monto neto es reconocido en el estado consolidado de situación financiera si:

(i) Existe actualmente un derecho exigible legalmente de compensar los importes reconocidos, y
(ii) Se tiene la intención de liquidarlos, por el importe neto o de realizar los activos y pagar los pasivos simultáneamente.

h) Otras cuentas por cobrar

Las otras cuentas por cobrar se integran principalmente por los procesadores de tarjetas de crédito relacionados con la venta de boletos. Dichas cuentas son valuadas a su costo menos las estimaciones reconocidas para las pérdidas crediticias, lo cual es similar a su valor razonable debido a su naturaleza de corto plazo.

i) Inventarios

Los inventarios consisten principalmente en refacciones consumibles, accesorios, materiales y suministros de equipo de vuelo, y se reconocen a su costo de adquisición. Los inventarios se contabilizan a su costo más bajo o a su valor neto de realización, el que sea menor. El costo de los inventarios se determina basado en el método de identificación específica y se registra como gasto conforme se utiliza en las operaciones. La Compañía reconoce las estimaciones necesarias por disminuciones en el valor de sus inventarios por deterioro, obsolescencia, lento movimiento y causas que indiquen que el uso o realización de los repuestos de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo que forman parte del inventario será menor al valor registrado. El costo de los inventarios se determina sobre la base del método de identificación específica y se registra como gasto conforme se utiliza en las operaciones.



j) Activos intangibles

El costo relacionado con la compra o el desarrollo de software que puede ser identificado de forma separada del *hardware* relacionado, se valúa al costo, se capitaliza de forma separada y se amortiza mediante el método de línea recta durante el periodo en el cual se generarán los beneficios. La Compañía revisa anualmente las vidas útiles estimadas y los valores residuales de los activos intangibles. Todos los cambios resultantes de este análisis se reconocen en forma prospectiva.

La Compañía reconoce pérdidas por deterioro en el valor de los activos intangibles utilizados en sus operaciones, cuando ciertos eventos y cambios en las circunstancias indican que los activos pudieran estar deteriorados, y cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su valor recuperable. El valor recuperable es: (i) el mayor entre el valor razonable menos el costo de ventas, y (ii) su valor de uso.

El cálculo del valor de uso se basa en el modelo de flujos de efectivo descontados, utilizando las proyecciones de la Compañía sobre sus resultados de operación para el futuro cercano, que generalmente no son mayores a cinco años. El monto recuperable de los activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la elaboración de proyecciones y la tasa de descuento utilizada en el cálculo. Por los años terminados el 31 de diciembre 2023, 2022 y 2021, la Compañía no registró ninguna pérdida por deterioro en el valor de sus activos intangibles.

Software

La adquisición de licencias de software de computadora se capitaliza sobre la base del costo incurrido para adquirir, implementar y poner el software en funcionamiento. Los costos asociados con el mantenimiento de los programas informáticos se reconocen en resultados cuando se incurren. En caso de desarrollos o mejoras a sistemas que generarán beneficios económicos futuros probables, la Compañía capitaliza los costos del desarrollo de software, incluyendo los gastos directamente atribuibles en materiales, mano de obra y otros costos directos.

El costo del software adquirido se amortiza linealmente durante su vida útil. Las licencias y derechos de software adquiridos por la Compañía tienen vidas útiles finitas y se amortizan linealmente en el plazo del contrato. El gasto por amortización se reconoce en el estado consolidado de resultados.

k) Activos mantenidos para la venta

Los activos mantenidos para la venta, anteriormente activos no corrientes o grupos de activos que se espera vender dentro de los próximos doce meses, se miden al menor de su valor en libros en el momento en que son reclasificados y el valor razonable menos costo de venta. El valor razonable menos costo de venta se derivan de transacciones de mercado recientes, si están disponibles.

El 22 de diciembre de 2022, Concesionaria firmó un contrato de compraventa de una aeronave con SETNA IO LLC, por un monto total de US$901. Al 31 de diciembre de 2022, el valor en libros de la aeronave propia fue de US$795. Durante febrero de 2023, la Compañía concluyó la transacción según lo acordado.

l) Depósitos en garantía

Los depósitos en garantía incluyen principalmente depósitos para el mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores, depósitos para renta de equipo de vuelo y otros depósitos en garantía. Los depósitos de aeronaves y motores son mantenidos por arrendadores en dólares estadounidenses y se

presentan como activo circulante y activo no circulante, con base en las fechas de recuperación de cada depósito establecido en los contratos relacionados (Nota 11).

Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores

La mayoría de los contratos de arrendamiento de la Compañía estipulan la obligación de pagar depósitos para mantenimiento a los arrendadores de las aeronaves, con la finalidad de garantizar los trabajos de mantenimiento mayor.

Estos contratos de arrendamiento establecen que los depósitos de mantenimiento son reembolsables para la Compañía al momento en que se concluya el evento de mantenimiento mayor por un monto equivalente a: (i) el depósito para mantenimiento en poder del arrendador asociado al evento específico de mantenimiento, o (ii) los costos que califiquen relacionados con el evento de mantenimiento específico.

Sustancialmente todos los depósitos de mantenimiento mayor se calculan con base en el uso de las aeronaves y motores arrendados (horas de vuelo o ciclos de operación). El único fin de estos depósitos es garantizar ante el arrendador la ejecución de los trabajos de mantenimiento de las aeronaves y motores.

Los depósitos de mantenimiento que la Compañía espera recuperar de los arrendadores se presentan como depósitos en garantía en el estado consolidado de situación financiera.

De acuerdo con el plazo del arrendamiento, en cada contrato se evalúa si se espera realizar el mantenimiento mayor de las aeronaves y motores arrendados. En caso de que no se espere realizar el mantenimiento mayor por cuenta propia, el depósito se registra como un pago de arrendamiento variable en el estado consolidado de resultados, ya que representa parte del uso de los bienes arrendados y se determinan en función del tiempo o ciclos de vuelo. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía reconoció pagos como renta suplementaria de US$83,528, US$48,172 y US$38,227, respectivamente.

Cuando se realizan modificaciones a los contratos que conllevan una extensión del plazo del arrendamiento, dichos depósitos de mantenimiento que habían sido registrados previamente como cuotas variables de arrendamiento se pueden convertir en depósitos recuperables, y presentarse como activos recuperables, a la fecha de modificación.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Compañía incorporó 13 y 18, nuevas aeronaves netas a su flota, respectivamente (Nota 14). Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2023, la Compañía extendió el periodo de arrendamiento de nueve aeronaves y seis motores. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2022, la Compañía extendió el periodo de arrendamiento de cinco aeronaves y dos motores. Algunos contratos de arrendamiento de aeronaves no requieren la obligación de pagar depósitos de mantenimiento a los arrendadores por adelantado para garantizar actividades de mantenimiento importantes, por lo que la Compañía no realiza pagos por depósitos de garantía con respecto a estas aeronaves. Sin embargo, algunos de estos contratos de arrendamiento incluyen la obligación de realizar pagos de ajuste de mantenimiento a los arrendadores al final del período de arrendamiento. Estos ajustes de mantenimiento cubren eventos de mantenimiento que no se espera que se realicen antes de la terminación del arrendamiento; para dichos acuerdos, la Compañía acumula un pasivo relacionado con el monto de los costos que se incurrirán al término del arrendamiento, ya que no se han realizado depósitos de mantenimiento (Nota 16).



m) Mantenimiento de aeronaves y motores

La Compañía está obligada a llevar a cabo diferentes tareas de mantenimiento para las aeronaves. Las tareas de mantenimiento dependen de la edad, tipo y red de rutas sobre las que opera (utilización).

Los requerimientos de mantenimiento de la flota pueden incluir revisiones de mantenimiento preventivo basadas en recomendaciones de los fabricantes, por ejemplo, revisiones de componentes, revisiones de fuselaje y pruebas de mantenimiento y de motor periódicas.

El mantenimiento y reparación de aeronaves consiste en mantenimiento rutinario y no rutinario, y los trabajos realizados se dividen principalmente en tres categorías generales: (i) mantenimiento rutinario de la línea, (ii) mantenimiento mayor y (iii) revisiones de componentes.

(i) Los requerimientos de mantenimiento rutinario de la línea consisten en inspecciones programadas a las aeronaves de la Compañía, incluyendo revisiones previas al vuelo diarias, semanales y nocturnas, diagnósticos generales y cualquier mantenimiento no programado, según se requiera. Este tipo de mantenimiento normalmente son realizados por los mecánicos de la Compañía y en se llevan a cabo en los principales aeropuertos en los que la Compañía presta servicios, con el apoyo de empresas subcontratadas.

Otras actividades de mantenimiento adicionales son subcontratadas con empresas certificadas de mantenimiento, reparación y reacondicionamiento. El mantenimiento rutinario también incluye trabajos programados que normalmente puede tomar de seis a 12 días y que se requieren cada 24 o 36 meses, tales como revisiones de 24 meses y revisiones "C checks". Todos los costos de mantenimiento de rutina se registran en gastos cuando se incurren.

(ii) Las inspecciones de mantenimiento mayor de las aeronaves consisten en una serie de tareas más complejas, incluidas las revisiones estructurales de fuselaje, cuya realización puede tomar de una hasta seis semanas y que por lo general se requieren cada seis años.

El mantenimiento mayor se reconoce utilizando el método de diferimiento, a través del cual los costos de mantenimiento exhaustivo y de reacondicionamiento y reparaciones mayores, se capitalizan como mejoras a equipos de vuelo arrendados y se amortizan durante el periodo más corto entre el próximo evento de mantenimiento mayor y la vigencia restante del contrato de arrendamiento. La fecha del próximo evento de mantenimiento mayor se estima bajo ciertos supuestos, que incluyen, entre otros, el tiempo de uso estimado del activo arrendado. La Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos ("*United States Federal Aviation Administration*") y la Agencia Federal de Aviación Civil ("AFAC") establecen intervalos entre los trabajos de mantenimiento y tiempos de remoción promedio siguiendo las recomendaciones del fabricante.

Estos supuestos podrían modificarse con base en los cambios en el uso de las aeronaves, cambios en los reglamentos del gobierno y cambios en los intervalos entre los trabajos de mantenimiento recomendados por el fabricante. Además, estos supuestos pueden verse afectados por incidentes no planeados que pudieran dañar el fuselaje, motor o componente principal de una aeronave de tal grado de que se requiriera un servicio de mantenimiento mayor antes del servicio de mantenimiento programado. En la medida en que se incremente el uso real en comparación con lo planeado, se reduce el tiempo que transcurrirá antes del próximo evento de mantenimiento, lo que podría dar lugar a un gasto adicional durante un periodo más corto.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía capitalizó eventos de mantenimiento mayor como parte de las mejoras a equipo de vuelo arrendados por US$139,830, US$138,811 y US$85,940, respectivamente. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y

2021 el gasto por amortización de los costos de mantenimiento mayor ascendió a US$114,924, US$83,071 y US$40,744, respectivamente. La amortización de los costos de mantenimiento diferidos es registrada como parte de la depreciación y amortización en el estado consolidado de resultados.

(iii) La Compañía cuenta con un contrato de pago por hora vuelo para servicios a sus componentes, el cual garantiza que los componentes de las aeronaves de su flota estén disponibles cuando sean requeridas. Dicho contrato también garantiza el acceso a componentes que cumplen con las condiciones de devolución establecidas en el contrato de arrendamiento de las aeronaves, con un precio fijo al momento de la devolución de los equipos. El costo de mantenimiento relacionado con este contrato se registra mensualmente en el estado consolidado de resultados.

La Compañía cuenta con un contrato de pago por hora vuelo (contrato de reparación de componentes) que garantiza un costo por las visitas al taller de motores, brinda cobertura de motores misceláneos, respalda el costo de eventos por daños provocados por objetos extraños, proporciona protección contra incrementos en precio del costo anual y otorga un crédito para ciertos materiales de desecho. El costo de esta cobertura para eventos misceláneos de motores se reconoce mensualmente en el estado consolidado de resultados conforme se incurre.

n) Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto

Las refacciones rotables, mobiliario y equipo son registrados al costo de adquisición y son depreciados con base en la vida útil estimada usando el método de línea recta. La depreciación es calculada con base en el costo menos el valor residual estimado de los activos.

Los motores de repuesto de las aeronaves tienen diferentes componentes significativos con diferentes vidas útiles, las cuales se contabilizan como componentes por separado como parte de las piezas de refacción (componentes principales) (Nota 12).

Los pagos previos a la entrega se refieren a los anticipos realizados a los fabricantes de aeronaves y motores durante la etapa de fabricación de la aeronave. Los costos por préstamos relacionados con la adquisición o construcción de los activos calificables se capitalizan como parte del costo del activo.

Las tasas de depreciación son como sigue:

	Tasa de depreciación anual
Equipo de vuelo	4.0-16.7%
Construcciones y mejoras en procesos	Vigencia del contrato de arrendamiento
Equipo de cómputo	25%
Herramientas de taller	33.3%
Equipo de fuerza eléctrica	10%
Equipo de comunicaciones	10%
Maquinaria y equipo de taller	10%
Equipo de transporte motorizado en plataforma	25%
Carros de servicios abordo	20%
Mobiliario y equipo de oficina	10%
Mejoras a equipos de vuelo arrendados	El menor entre: (i) vigencia del arrendamiento, o (ii) el próximo evento de mantenimiento mayor[1]

[1] El periodo se determina de acuerdo con el uso

La Compañía revisa anualmente las vidas útiles de los activos y cualquier cambio se reconoce de forma prospectiva.

La Compañía identificó una única Unidad Generadora de Efectivo (UGE), la cual considera los activos de larga duración y la flota completa, incluyendo el activo por derecho de uso y el equipo de vuelo. La Compañía evalúa, en cada fecha de reporte, si existe alguna evidencia objetiva de que los activos de larga duración y la flota completa, incluyendo el activo por derecho de uso y el equipo de vuelo estén deteriorados en la UGE. La Compañía registra las pérdidas por deterioro cuando los eventos o cambios en las circunstancias indican que los activos pudieran estar deteriorados, o cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su monto recuperable, que es el mayor entre (i) el valor razonable menos el costo de venta y (ii) su valor en uso.

El cálculo del valor en uso se basa en el modelo de flujos de efectivo descontados, utilizando las proyecciones de la Compañía sobre sus resultados de operación para el futuro cercano, que generalmente no son mayores a cinco años. El monto recuperable de los activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la elaboración de proyecciones y la tasa de descuento utilizada en el cálculo.

o) Transacciones en moneda extranjera y diferencias cambiarias

Los estados financieros consolidados de la Compañía se presentan en dólares estadounidenses, que es la moneda funcional de la Compañía y sus principales subsidiarias. Para cada subsidiaria, la Compañía determina la moneda funcional y las partidas incluidas en los estados financieros de cada entidad se miden utilizando la moneda del entorno económico principal en el que opera cada entidad ("la moneda funcional").

Los estados financieros de las operaciones extranjeras preparados conforme a las NIIF y denominados en sus respectivas monedas locales diferentes a su moneda funcional, se convierten a su moneda funcional como sigue:

- Las transacciones en moneda extranjera se convierten a las respectivas monedas funcionales a los tipos de cambio de las fechas de las transacciones.
- Todos los activos y pasivos monetarios se convierten a la moneda funcional al tipo de cambio de la fecha del reporte del estado consolidado de situación financiera.
- Todas las partidas no monetarias que se miden con base en el costo histórico en moneda extranjera se convierten al tipo de cambio de la fecha de transacción.
- Las cuentas de patrimonio se convierten al tipo de cambio vigente en el momento en que se realizaron las aportaciones de capital, y se generaron las utilidades.
- Los ingresos, costos y gastos se convierten al tipo de cambio promedio durante el periodo aplicable.

Las diferencias surgidas de la remedición a moneda funcional se reconocen en el estado consolidado de resultados.

Los activos y pasivos de operaciones extranjeras se convierten de la moneda funcional a la moneda de presentación, al tipo de cambio de la fecha de presentación; los ingresos y gastos se convierten cada mes al tipo de cambio promedio mensual.

Las diferencias en moneda extranjera derivadas de la conversión a la moneda de presentación se reconocen en ORI. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, el monto de las diferencias por tipo de cambio en la conversión de operaciones extranjeras fue de US$749, US$3,471 y US$(10,489), respectivamente.



Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, los tipos de cambio más relevantes que se utilizaron para las conversiones a dólares estadounidenses, son los siguientes:

	2023		2022		2021	
País	Tipo de cambio de cierre	Tipo de cambio promedio	Tipo de cambio de cierre	Tipo de cambio promedio	Tipo de cambio de cierre	Tipo de cambio promedio
Pesos Mexicanos	Ps. 16.8935	Ps. 17.7665	Ps. 19.3615	Ps. 20.1254	Ps. 20.5835	Ps. 20.2818
Colón	₡. 524.7900	₡. 545.1760	₡. 594.9700	₡. 649.5908	₡. 645.9000	₡. 624.3460
Quetzal	Q. 7.8301	Q. 7.8428	Q 7.8515	Q 7.7765	Q. 7.7285	Q. 7.7589
Pesos Colombianos	COP. 3,822.05	COP. 4,327.66	COP. 4.810 20	COP 4.255.44	COP. 3.981.16	COP. 3.751 33

p) Pasivos y provisiones

Las provisiones se reconocen cuando existe una obligación presente (legal o asumida) como resultado de un evento pasado, es probable que se requiera la salida de recursos económicos que incorporan beneficios económicos para liquidar la obligación, y cuando pueda hacerse una estimación confiable del monto de la obligación. Si el efecto del valor del dinero a través del tiempo es material, el importe de la provisión es descontado usando una tasa antes de impuestos corrientes que refleje, cuando sea apropiado, el riesgo específico del pasivo correspondiente. En estos casos, el incremento en la provisión derivado del paso del tiempo se reconoce como costo de financiamiento.

q) Beneficios a empleados

i) Vacaciones del personal

La Compañía y sus subsidiarias en México y Centroamérica reconocen una reserva para los costos derivados de ausencias pagadas, como lo son las vacaciones, y se reconocen conforme se devengan.

ii) Beneficios por terminación

La Compañía reconoce un pasivo y un gasto por beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas:

a) Cuando ya no pueda retirar la oferta de dichos beneficios; y

b) Cuando la Compañía reconoce los costos de una reestructuración los cuales están dentro del alcance de la NIC 37, *Provisiones, pasivos y activos contingentes*, referentes al pago de beneficios por terminación.

La Compañía está comprometida a una terminación cuando, y sólo cuando, cuenta con un plan formal detallado de terminación y no tiene posibilidad realista de retirarla.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, no ha sido reconocida ninguna provisión de beneficios por terminación.

iii) Prima de antigüedad

De acuerdo con la Ley Federal del Trabajo, la Compañía otorga primas de antigüedad a sus empleados en determinadas circunstancias. Estos beneficios consisten en un pago único equivalente a 12 días de salario por cada año de servicio (de acuerdo con el último sueldo del empleado, pero limitado al doble del salario mínimo legal), pagado a todos los empleados con 15 o más años de servicio, así como a ciertos empleados que sean despedidos involuntariamente antes del otorgamiento de su prima de antigüedad.

Las obligaciones relacionadas con primas de antigüedad, diferentes a las que surgen de reestructuraciones, se reconocen con base en cálculos actuariales y se determinan utilizando el método de crédito unitario proyectado.

La valuación actuarial más reciente se realizó al 31 de diciembre de 2023. La remedición del pasivo neto por beneficios definidos que surge de las ganancias y pérdidas actuariales son reconocidas en su totalidad en el periodo en que ocurren dentro del ORI. Dichas ganancias y pérdidas actuariales no son reclasificadas a resultados en periodos posteriores.

El activo o pasivo por beneficios definidos comprende el valor presente de la obligación por beneficios definidos, usando una tasa de descuento con base en bonos del gobierno, menos el valor razonable de los activos del plan fuera de los cuales las obligaciones deben ser liquidadas.

La Compañía no tiene la obligación de pagar primas de antigüedad en sus subsidiarias en Costa Rica, Guatemala y El Salvador; estos países tienen beneficios post - empleo.

iv) Incentivos

La Compañía tiene implementado un plan de incentivos trimestrales para cierto personal, mediante el cual se otorgan bonos en efectivo por cumplimiento de objetivos de desempeño. Estos incentivos se reconocen como un beneficio a corto plazo, de acuerdo con la NIC 19 *Beneficios a los empleados*. La provisión es reconocida con base en el monto estimado del pago del incentivo. Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 la Compañía reconoció US$3,467, US$2,992 y US$3,701, respectivamente, por concepto de bonos trimestrales, registrados dentro del rubro de salarios y beneficios.

La Compañía tiene un plan de incentivos a corto plazo para cierto personal clave, por medio del cual, bonos en efectivo son otorgados cuando ciertos objetivos de desempeño de la Compañía se cumplen. Estos incentivos se pagan inmediatamente después del cierre de cada año y también son contabilizados como un beneficio a corto plazo bajo la NIC 19. Se reconoce una provisión con base en el monto estimado del pago de incentivos (Nota 7).

v) Plan de incentivos a largo plazo ("PILP") y plan de retención a largo plazo ("PRLP").

La Compañía ha adoptado un plan de incentivos a largo plazo. Este plan consiste en la compra de acciones "Restricted Stock Units", RSUs por sus siglas en inglés, (liquidables en capital) y un plan de derechos de apreciación sobre acciones "DASA" (liquidables en efectivo) y, por lo tanto, registrado de acuerdo con la NIIF 2 "*Pagos basados en acciones*".

La Compañía mide el costo de sus transacciones liquidables con patrimonio a su valor razonable en la fecha en que los beneficios son otorgados en forma condicional a los empleados. El costo de las transacciones liquidables con patrimonio se reconoce en el estado de resultados junto con el correspondiente incremento en las acciones en tesorería, durante el periodo en el cual se cumplen las condiciones de desempeño y/o servicio.

Durante 2023, 2022 y 2021, la Compañía aprobó un nuevo plan de retención a largo plazo ("PRLP"), que consiste en un plan de compra de acciones (liquidable en capital). Este plan no incluye compensaciones en efectivo otorgadas a través de derechos de apreciación sobre las acciones de la Compañía. Los planes de retención otorgados en periodos anteriores continuarán en vigor y con efecto hasta sus respectivas fechas de vencimiento y las compensaciones en efectivo derivadas de los mimos se liquidarán de acuerdo con las condiciones establecidas en cada plan.

vi) Pagos basados en acciones

a) Plan de incentivos a largo plazo

- Plan de compra de acciones (liquidable en capital)

Ciertos ejecutivos clave de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de planes de compra de acciones denominadas en unidades de acciones restringidas ("RSUs"), los cuales han sido clasificados como transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones). El costo del plan de compra de acciones se valúa a la fecha en que se otorgó la concesión tomando en consideración los términos y condiciones en que las opciones fueron otorgadas. El costo de la compensación liquidable en capital es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 18).

- Plan DASA (liquidable en efectivo)

La Compañía otorgó DASAs a ciertos ejecutivos clave, los cuales les dan el derecho de pagos en efectivo después de un periodo de servicios.

El monto del pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de las acciones de la Compañía generado en el período que va desde la fecha en que se otorgan los derechos y la fecha de ejercicio. El pasivo por DASAs se valúa, inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación al valor razonable, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados. El costo de la compensación es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 18).

El costo del plan de DASA es medido inicialmente a su valor razonable a la fecha de otorgamiento; un mayor detalle se provee en la (Nota 18). Este valor razonable se registra como gasto, con su correspondiente registro en pasivo. De forma similar a los beneficios liquidados en capital descritos anteriormente, la valuación de los beneficios liquidables en efectivo también requiere utilizar supuestos similares, según proceda.

b) Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía (*Management Incentive Plan* "MIP", por sus siglas en inglés)

- MIP I

Algunos ejecutivos clave de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de un plan de compraventa de acciones, sujeto a ciertas condiciones, los cuales se clasifican como pagos basados en acciones liquidados mediante instrumentos de patrimonio. El costo de la compensación liquidable con patrimonio se reconoce en el estado consolidado de resultados en el rubro de salarios y beneficios, durante el periodo de servicios requerido. El costo de este plan ha sido totalmente reconocido durante el periodo de servicio requerido (Nota 18).

- MIP II

El 19 de febrero de 2016, la Asamblea de Accionistas de la Compañía autorizó la extensión del MIP para algunos ejecutivos clave, a este plan se le denominó MIP II. De acuerdo con este plan, la Compañía otorgó DASAs a los ejecutivos clave, los cuales se liquidan en efectivo después de cumplir el período de servicios requerido. El monto liquidable en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de las

acciones de la Compañía generado en el período que va desde la fecha de otorgamiento de derechos y la fecha de ejercicio. El pasivo por DASAs se valúa, inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación, al valor razonable de los DASAs, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados. El costo de la compensación es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 18).

c) Plan de incentivos para los Miembros del Consejo de Administración (Board of Directors Incentive Plan ("BoDIP") por sus siglas en inglés)

Ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual ha sido clasificado como un plan basado en acciones, y por lo tanto contabilizado bajo la NIIF 2 "*Pagos basados en acciones*".

En abril de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó el Plan de Incentivos para Miembros del Consejo de Administración, para el beneficio de ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía. Este plan otorga la opción para adquirir acciones de la Compañía o CPOs durante un periodo de cinco años, el cual fue determinado en la fecha de otorgamiento. Este plan no requiere condiciones de servicio o de desempeño para los Miembros del Consejo de Administración para ejercer la opción de adquirir acciones y, por lo tanto, tienen el derecho de requerir la entrega de dichas acciones cuando las paguen.

En abril de 2023, la Asamblea General Anual de Accionistas de la Compañía modificó los términos del BoDIP de manera que a partir de 2023 ciertos miembros del Consejo de Administración reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones.

vii) Participación de los trabajadores en las utilidades

La Ley del Impuesto Sobre la Renta ("LISR"), establece que la base para el cálculo de la distribución de las utilidades a los trabajadores será la renta impuesta al contribuyente del año para propósitos de impuestos, incluyendo ciertos ajustes establecidos en la LISR, a la tasa de 10%. La Ley Federal del Trabajo ("LFT") establece un límite para el pago de la PTU, de hasta 3 meses del salario actual del trabajador o el promedio de la PTU recibida por el empleado en los tres años anteriores.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, el costo de la participación de los trabajadores en las utilidades reconocido en los gastos operativos de los estados financieros consolidados fue de US$1,481, US$136 y US$12,951, respectivamente. Las subsidiarias en Centroamérica no tienen la obligación de calcular participación de los trabajadores en las utilidades, debido a que no es requerido por las regulaciones locales.

r) Arrendamientos

La Compañía evalúa al inicio de cada contrato si un contrato es, o contiene un arrendamiento. Es decir, si el contrato transfiere el derecho de controlar el uso de un activo identificado por un período a cambio de una contraprestación.

La Compañía aplica un enfoque único de reconocimiento y medición para todos los arrendamientos, excepto por los arrendamientos con una vigencia considerada a corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor. La Compañía reconoce los pasivos por arrendamiento por los pagos a realizar bajo el plazo del arrendamiento y el activo por derecho de uso que representan el derecho a usar los activos subyacentes.

i. Activos por derecho de uso

La Compañía reconoce los activos por derecho de uso a la fecha de inicio del arrendamiento. Los activos por derecho de uso se valúan al costo, menos cualquier depreciación acumulada y pérdidas por deterioro, y se ajustan al realizar una revaluación de los pasivos por arrendamiento. El costo de los activos por derecho de uso incluye la cantidad de pasivos por arrendamiento reconocidos, los costos directos iniciales incurridos por la Compañía, un estimado de los costos a incurrir por la Compañía en el desmantelamiento y remoción de los activos subyacentes a las condiciones requeridas por los términos y condiciones de los contratos de arrendamiento y los pagos de arrendamiento incurridos en la fecha de inicio, menos los incentivos de arrendamiento recibidos.

Los componentes de los activos por derecho de uso se deprecian de forma lineal durante el plazo más corto entre el plazo del arrendamiento y la vida útil estimada de los activos, de la siguiente manera:

Aeronaves	hasta 18 años
Motores de repuesto	hasta 18 años
Arrendamientos de edificios	uno a diez años
Componente de mantenimiento	hasta ocho años

ii. Pasivos por arrendamiento

En la fecha de inicio del arrendamiento, la Compañía reconoce los pasivos por arrendamiento medidos al valor presente de los pagos por arrendamiento que se realizarán durante el plazo del arrendamiento. Los pagos de arrendamiento incluyen pagos fijos menos cualquier incentivo de arrendamiento por cobrar, pagos de arrendamiento variables que dependen de un índice o una tasa y montos que se espera pagar bajo garantías de valor residual.

Los pagos de arrendamiento variables que no dependen de un índice o una tasa se reconocen como gastos en el período en que se produce el evento o condición que produce la obligación de pago.

Al calcular el valor presente de los pagos de arrendamiento, la Compañía utiliza su tasa de interés incremental en la fecha de inicio del arrendamiento, debido a que la tasa de interés implícita en el arrendamiento no es fácilmente determinable. Después de la fecha de inicio, el monto de los pasivos por arrendamiento se incrementa para reflejar la acumulación de intereses y se reduce por los pagos de arrendamiento realizados. Además, el importe en libros de los pasivos por arrendamiento se vuelve a medir si hay una modificación, un cambio en el plazo del arrendamiento, un cambio en los pagos del arrendamiento o un cambio en la evaluación de una opción para comprar el activo subyacente.

Los arrendamientos a corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen como gastos de forma lineal durante el plazo del arrendamiento.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía no reconoció cargos por deterioro con respecto a los activos por derecho de uso.

iii. Venta y arrendamiento en vía de regreso

La Compañía celebra transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso mediante las cuales una aeronave o motor es vendido al arrendador. En el momento de la entrega, el arrendador acepta volver a arrendar dicha aeronave o motor a la Compañía.

La Compañia mide el activo por derecho de uso que surge del arrendamiento en vía de regreso en la proporción del valor en libros del activo que se relaciona con el derecho de uso retenido por el vendedor-arrendatario. En consecuencia, la Compañía reconoce en el estado consolidado de resultados únicamente el monto de cualquier ganancia o pérdida que se relacione con los derechos transferidos al comprador-arrendador. Si el valor razonable de la contraprestación por la venta de un activo no es igual al valor razonable del activo, o si los pagos por el arrendamiento no son a precio de mercado, entonces la Compañía ajusta la diferencia para medir los ingresos de la venta a su valor razonable y contabiliza cualquier término por debajo del mercado como un pago anticipado de los pagos del arrendamiento y cualquier término por encima del mercado como financiamiento adicional proporcionada por el comprador-arrendador al vendedor-arrendatario.

Primero, las transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso son analizadas en el ámbito de la NIIF 15 – Ingresos de Contratos con Clientes, con el fin de verificar si la obligación de desempeño ha sido satisfecha y, por tanto, contabilizar la venta del activo. Si no se cumple este requisito, entonces la transacción constituye una transacción fallida de venta y arrendamiento en vía de regreso y es contabilizada como una transacción de financiamiento. Si se cumplen los requisitos relacionados con la obligación de desempeño establecidos en la NIIF 15, la Compañía mide un activo por derecho de uso que surge de la transacción de venta con arrendamiento posterior en proporción al valor en libros del activo relacionado con el derecho de uso activos retenidos por la Compañía. En consecuencia, sólo se reconocen las ganancias o pérdidas relacionadas transferidas al arrendador-comprador.

Durante 2023, la Compañía celebró 11 transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de motores. Estas transacciones calificaron como transacciones fallidas de venta y arrendamiento en vía de regreso, debido a que los contratos contienen una opción sustancial que permite a la Compañía recomprar los motores al final del plazo del arrendamiento.

s) Obligaciones de devolución

Los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores de la Compañía requieren condiciones de devolución específicas, las cuales se describen a continuación:

a) Desmantelar y remover el activo subyacente, para cumplir con las condiciones requeridas por los términos y condiciones estipuladas en cada contrato de arrendamiento, generalmente relacionados con la estandarización y pintura de las aeronaves, y que puede estimarse razonablemente al inicio del arrendamiento. Estos costos se reconocen inicialmente a su valor presente como parte del costo de los activos por derecho de uso.

b) Los componentes de las aeronaves (Fuselaje, APU y tren de aterrizaje) y motores (reparaciones y piezas de vida limitada) deben ser devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, los cuales en ningún caso están relacionados a mantenimientos mayores programados, son obligaciones presentes estimadas y reconocidas proporcionalmente como una provisión durante el tiempo en el cual se vuelve probable que dichos costos sean incurridos y pueden ser medidos confiablemente. Estos costos de devolución son reconocidos de forma lineal como un componente de los gastos de renta variable y la provisión se reconoce como parte de otros pasivos, durante el plazo remanente del arrendamiento. La Compañía estima la provisión relacionada con los componentes y motores de aeronaves utilizando ciertos supuestos que incluyen el uso proyectado de la aeronave y los costos esperados de las tareas de mantenimiento a desarrollar. Esta provisión se reconoce sobre el valor presente de los costos futuros que se espera incurrir para cumplir las condiciones de devolución (Nota 14 y 16).

t) Otros impuestos y contribuciones por pagar

La Compañía debe cobrar ciertos impuestos y contribuciones a los pasajeros a nombre de las agencias gubernamentales y los aeropuertos, mismos que son enterados a las entidades gubernamentales o aeropuertos correspondientes de forma periódica. Estos impuestos y contribuciones incluyen impuestos al transporte público federal, cargos federales por revisión de seguridad, cargos por uso del pasajero de las instalaciones del aeropuerto e impuestos vinculados con las llegadas y salidas internacionales. Estos conceptos son cobrados a los clientes al momento de comprar sus boletos, pero no se reconocen como parte de ingresos por servicios. La Compañía registra un pasivo al momento del cobro al pasajero y cancela el pasivo cuando los pagos se enteran a la entidad gubernamental o al aeropuerto correspondiente.

u) Impuestos a la utilidad

Impuesto a la utilidad corriente

Los activos y pasivos por impuesto a la utilidad corriente por el periodo actual se miden con base en el monto que se espera recuperar o pagar a las autoridades fiscales. La legislación y tasas fiscales utilizadas para calcular dichos importes son aquellas que están aprobadas o cuyo procedimiento de aprobación se encuentra próximo a completarse en la fecha de presentación de información.

El gasto por impuesto a la utilidad corriente relacionado con los conceptos reconocidos directamente en el patrimonio es registrado en el mismo patrimonio y no en los resultados de la Compañía. Periódicamente, la administración de la Compañía evalúa las posiciones tomadas en las declaraciones de impuestos con respecto a situaciones en donde las regulaciones fiscales aplicables están sujetas a interpretación, y crea las provisiones que resulten necesarias.

Impuesto a la utilidad diferido

El impuesto a la utilidad diferido se reconoce con respecto a las diferencias temporales entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros a efectos de información financiera a la fecha de presentación de la información.

Los pasivos por impuesto a la utilidad diferido se reconocen por todas las diferencias temporales gravables, excepto con respecto a las diferencias temporales gravables relacionadas con inversiones en subsidiarias cuando el momento de reversión de la diferencia temporal puede controlarse y es probable que la diferencia temporal no se revierta en un futuro previsible.

Los activos por impuesto a la utilidad diferido se reconocen por todas las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales no utilizados y las pérdidas fiscales no amortizadas. Los activos por impuesto a la utilidad diferido se reconocen en la medida en que sea probable que existan utilidades fiscales futuras, contra las cuales se podrán aplicar las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales no utilizados y las pérdidas fiscales por amortizar, excepto con respecto a las diferencias temporales deducibles relacionadas con inversiones en subsidiarias, los activos por impuestos diferidos se reconocen sólo en la medida en que sea probable que las diferencias temporales se reviertan en un futuro previsible y que haya beneficios fiscales contra los cuales se podrán utilizar las diferencias temporales.

La Compañía considera los siguientes criterios al evaluar la probabilidad de que exista utilidad fiscal contra la cual pueden utilizarse las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos fiscales no utilizados: (a) si la entidad tiene suficientes diferencias temporales relacionadas con la misma autoridad tributaria y la misma entidad impositiva, que dará lugar a cantidades impositivas contra las cuales pueden utilizarse las



pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos fiscales no utilizados antes de que expiren; (b) si es probable que la Compañía obtenga ganancias gravables antes de que expiren las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos tributarios no utilizados; (c) si las pérdidas fiscales no utilizadas son el resultado de causas identificables que es poco probable que se repitan; y (d) si hay oportunidades de estrategias fiscales disponibles para la Compañía, las cuales crearán ganancias gravables en el período en el que pueden utilizarse las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos tributarios no utilizados.

El importe en libros de los activos por impuesto a la utilidad diferido se revisa en cada fecha de presentación y se reduce en la medida en que ya no sea probable que haya suficientes ganancias fiscales disponibles para permitir que se utilice todo o parte del activo por impuestos diferidos. Los activos por impuestos diferidos no reconocidos son reevaluados en cada fecha de presentación y se reconocen en la medida en que sea probable que las ganancias fiscales futuras permitan recuperar el activo por impuestos diferidos.

Los activos y pasivos por impuesto a la utilidad diferido se calculan a las tasas fiscales que se espera sean aplicables en el ejercicio en que el activo se realice o el pasivo se liquide, con base en las tasas fiscales (y leyes fiscales) promulgadas a la fecha de presentación.

El impuesto a la utilidad diferido relacionado con partidas reconocidas fuera de utilidad o pérdida se reconoce fuera de utilidad o pérdida. Las partidas por impuestos diferidos se reconocen en correlación con ORI.

Los activos y pasivos por impuestos a la utilidad diferidos se compensan si existe un derecho legalmente exigible para compensar los activos fiscales corrientes con los pasivos fiscales corrientes, y los impuestos diferidos se refieren a la misma autoridad fiscal y tributaria.

Los impuestos a la utilidad se calculan sobre la base de las leyes tributarias aprobadas en México, Costa Rica, Guatemala y El Salvador a la fecha del estado consolidado de situación financiera.

La interpretación CINIIF 23 Incertidumbre sobre el Tratamiento del Impuesto a las Ganancias aborda la contabilización de los impuestos a las ganancias cuando los tratamientos fiscales involucran incertidumbre que afecta la aplicación de la NIC 12 Impuestos a las Ganancias. No se aplica a impuestos o gravámenes fuera del alcance de la NIC 12, ni incluye específicamente requisitos relacionados con intereses y sanciones asociados con tratamientos fiscales inciertos. La interpretación aborda específicamente lo siguiente:

- Si una entidad considera tratamientos fiscales inciertos por separado.
- Los supuestos que hace una entidad sobre el examen de los tratamientos fiscales por parte de las autoridades fiscales.
- Cómo determina una entidad la ganancia fiscal (pérdida fiscal), las bases imponibles, las pérdidas fiscales no utilizadas, los créditos fiscales no utilizados y las tasas impositivas.
- Cómo una entidad considera los cambios en los hechos y circunstancias.

La Compañía determina si considera cada tratamiento fiscal incierto por separado o junto con uno o más tratamientos fiscales inciertos y utiliza el enfoque que predice mejor la resolución de la incertidumbre.

La Compañía aplica un juicio significativo al identificar incertidumbres sobre los tratamientos del impuesto a las ganancias. Dado que la Compañía opera en un entorno multinacional complejo, y continuamente evalúa si la interpretación tiene un impacto en sus estados financieros consolidados.

Al adoptar la interpretación, la Compañía ha considerado si tiene posiciones fiscales inciertas, particularmente aquellas relacionadas con los precios de transferencia. Las declaraciones de impuestos de la Compañía y las subsidiarias en diferentes jurisdicciones incluyen deducciones relacionadas con los estudios de precios de transferencia. Las autoridades fiscales pueden impugnar esos tratamientos fiscales. La Compañía determinó, con base en su estudio de cumplimiento tributario y precios de transferencia, que es probable que sus tratamientos tributarios (incluidos los de las subsidiarias) sean aceptados por las autoridades fiscales. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 la interpretación no tuvo impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

v) Instrumentos financieros derivados e instrumentos financieros no derivados y tratamiento contable de las coberturas

La Compañía mitiga ciertos riesgos financieros, relacionados con la volatilidad en los precios del combustible para las aeronaves, cambios adversos en las tasas de interés y fluctuaciones en los tipos de cambio, a través de un programa controlado de administración de riesgos que incluye la utilización de instrumentos financieros derivados e instrumentos financieros no derivados.

De acuerdo con la NIIF 9, los instrumentos financieros derivados y no derivados son reconocidos en el estado consolidado de situación financiera a valor razonable. Al inicio de la relación de cobertura, la Compañía designa y documenta formalmente la relación de cobertura en la cual desea aplicar contabilidad de coberturas, así como el objetivo de la gestión del riesgo y la estrategia de la cobertura. La documentación incluye la estrategia y objetivo de la cobertura, la identificación del instrumento de cobertura, la partida o transacción cubierta, la naturaleza de los riesgos cubiertos y la forma en que la entidad evaluará la efectividad de los cambios en el valor razonable del instrumento para compensar la exposición a los cambios en valores o los flujos de efectivo asociados al riesgo o riesgos cubiertos.

Sólo si se espera que tales coberturas sean efectivas para lograr la compensación de cambios en el valor razonable o los flujos de efectivo de los elementos de cobertura y se evalúan de forma continua para determinar que han sido efectivas a lo largo de los períodos de información financiera para los que fueron designadas, se puede utilizar el tratamiento de contabilidad de cobertura.

Bajo el modelo contable de cobertura de flujo de efectivo (CFE), la porción efectiva de los cambios en el valor razonable del instrumento de cobertura se reconoce en ORI, mientras que la porción inefectiva se reconoce en las ganancias del año actual en el estado de resultados. La reserva de cobertura de flujo de efectivo se ajusta al menor de la ganancia o pérdida acumulada en el instrumento de cobertura y el cambio acumulado en el valor razonable de la partida cubierta. Los montos reconocidos en ORI se transfieren a resultados en el período en que la transacción cubierta afecta los resultados. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía no reconoció una porción inefectiva con relación a sus instrumentos financieros derivados.

La ganancia o pérdida realizada de instrumentos financieros derivados e instrumentos financieros no derivados que califican como CFE se registran en el mismo rubro de la partida cubierta en el estado consolidado de resultados (Nota 3 b(i)).

Contabilidad para el valor temporal de las opciones

La Compañía registra el valor temporal de las opciones de acuerdo con la NIIF 9, bajo la cual todos los instrumentos financieros derivados se reconocen inicialmente a su valor razonable. La medición posterior de las opciones compradas y designadas como CFE, requiere que los cambios en su valor razonable sean segregados en el valor intrínseco (el cual se considerará parte efectiva de los instrumentos de cobertura

dentro del ORI) y los cambios correspondientes al valor extrínseco (valor en tiempo y volatilidad). Los cambios en los valores extrínsecos son considerados como un costo de cobertura (reconocido en otras partidas de utilidad integral como un componente separado del patrimonio neto) y se contabilizan en los resultados de la Compañía cuando la partida cubierta también es reconocida en resultados.

w) Instrumentos financieros – Revelaciones

La NIIF 7 requiere una jerarquía de tres niveles para las revelaciones relacionadas con la medición del valor razonable y requiere que las entidades incluyan revelaciones adicionales acerca de la confiabilidad relativa de las mediciones del valor razonable (Notas 4 y 5).

x) Acciones en tesorería

Los instrumentos de patrimonio propios readquiridos (acciones en tesorería) se reconocen a su costo y se deducen del patrimonio. No se reconoce ninguna pérdida o ganancia en el resultado derivado de la compra, venta, emisión o cancelación de las acciones en tesorería. Cualquier diferencia entre el valor en libros y la contraprestación recibida, es reconocida en el rubro de prima en suscripción de acciones. Las opciones del plan de acciones para ejecutivos de la Compañía, ejercidas durante el período de reporte fueron liquidadas con acciones en tesorería (Nota 18).

y) Segmentos operativos

La administración de Controladora monitorea a la Compañía como una sola unidad de negocio que provee servicios de transportación aérea y servicios relacionados, por lo que tiene únicamente un segmento operativo.

La Compañía tiene dos áreas geográficas identificadas como vuelos domésticos (México) y vuelos internacionales (Estados Unidos de América, Centroamérica y Sudamérica) (Nota 26).

z) Clasificación circulante y no circulante

La Compañía presenta activos y pasivos en el estado consolidado de situación financiera basados en la clasificación de activos circulantes y no circulantes. Un activo es circulante cuando: (i) se espera que sea realizado o destinado a ser vendido o consumido en el ciclo normal de la operación, (ii) se espera que sea realizado dentro de los doce meses después del período de presentación del informe, o (iii) se trata de efectivo o equivalentes de efectivo, a menos que se trate de efectivo restringido para ser intercambiado o utilizado para cancelar un pasivo por al menos doce meses después del período de presentación del informe. Todos los demás activos se clasifican como no circulantes.

Un pasivo se considera circulante cuando: (i) se espera que sea liquidado en el ciclo normal de operación, (ii) es destinado a ser liquidado dentro de los doce meses después del período de presentación del informe, o (iii) no existe un derecho incondicional para aplazar la cancelación del pasivo durante al menos doce meses después del período de reporte. La Compañía clasifica todos los demás pasivos como no circulantes. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se clasifican como activos y pasivos no circulantes.

Impacto de los nuevos pronunciamientos contables

Nuevos pronunciamientos, enmiendas e interpretaciones a los mismos

La Compañía aplicó, por primera vez, ciertas normas y enmiendas que son vigentes para periodos anuales que inician a partir del 1 de enero de 2023. La Compañía no ha realizado la adopción anticipada de algún otro estándar, interpretación o enmienda que hayan sido emitidos pero que aún no esté en vigencia.

La naturaleza y el impacto de estos cambios se describen a continuación:

NIIF 17 Contratos de seguro

En mayo de 2017, el IASB emitió la NIIF 17 Contratos de seguro (NIIF 17), la cual consiste en una nueva norma contable integral para contratos de seguro que cubre el reconocimiento, la medición, la presentación y la revelación de dichos contratos. Una vez que haya entrado en vigor, la NIIF 17 reemplazará a la NIIF 4 Contratos de seguro (NIIF 4) emitida en 2005. La NIIF 17 aplica a todos los tipos de contratos de seguro (es decir, seguros de vida, seguros distintos a los de vida, seguros directos y reaseguros), independientemente del tipo de entidades que los emiten, así como a ciertas garantías e instrumentos financieros con características de participación discrecional. Se aplicarán algunas excepciones de alcance. El objetivo general de la NIIF 17 es proporcionar un modelo contable para los contratos de seguro que sea más útil y congruente para las aseguradoras. A diferencia de los requisitos de la NIIF 4, que se basan en gran medida en las políticas contables locales anteriores, la NIIF 17 presenta una modelo integral para los contratos de seguro que cubre todos los aspectos contables relevantes. La Norma se basa en un modelo general, que se complementa con:

- Una adaptación específica para contratos con características de participación directa (el enfoque de tarifa variable).
- Un enfoque simplificado (el enfoque de asignación de primas) principalmente para contratos de corta duración.

La NIIF 17 entrará en vigor a partir del 1 de enero de 2023 y requerirá la presentación de cifras comparativas. Se permite su aplicación anticipada, siempre que la entidad también aplique la NIIF 9 y la NIIF 15 a partir de la fecha en la que aplique por primera vez la NIIF 17.

Al 1 de enero de 2023 y al 31 de diciembre de 2023 esta norma no tuvo impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

Información a revelar sobre políticas contables - Enmiendas a la NIC 1 y al Documento de práctica de las NIIF 2

En febrero de 2021, el IASB emitió enmiendas a la NIC 1 y a la Declaración de práctica de las NIIF 2, en los que proporciona guías y ejemplos para ayudar a las entidades a aplicar juicios de materialidad en las divulgaciones de políticas contables. Las modificaciones tienen como objetivo ayudar a las entidades a proporcionar información a revelar sobre políticas contables que son más útiles al reemplazar el requisito de que las entidades revelen sus políticas contables "significativas" por un requerimiento para revelar sus políticas contables "materiales", y agregar guías sobre cómo las entidades aplican los conceptos de materialidad en la toma de decisiones sobre divulgaciones de políticas contables.



Las modificaciones a la NIC 1 son aplicables para períodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2023 con aplicación anticipada permitida. Dado que las enmiendas a la Declaración de Práctica 2, proporcionan orientación no obligatoria sobre la aplicación de la definición de políticas contables materiales, no es necesaria una fecha efectiva para la entrada en vigor de esta enmienda.

Al 31 de diciembre de 2023, la Compañía revela sus políticas contables "materiales" en los estados financieros consolidados. En la adopción, la Compañía revisó las políticas contables y concluyó que la información revelada en estos estados financieros consolidados cumple con las modificaciones a la NIC 1.

Definición de estimaciones contables - Modificaciones a la NIC 8

En febrero de 2021, el IASB emitió modificaciones a la NIC 8, en las que introduce una definición de "estimados contables". Las modificaciones aclaran la distinción entre cambios en estimaciones contables y cambios en políticas contables y corrección de errores. Además, aclaran cómo las entidades utilizan las técnicas de medición e insumos para desarrollar estimaciones contables.

Las modificaciones son efectivas para los períodos anuales de presentación de informes que comiencen a partir del 1 de enero de 2023 y se aplican a cambios en las políticas contables y cambios en las estimaciones contables que ocurren en o después del inicio de ese período. Se permite la aplicación anticipada si se revela este hecho.

Al 1 de enero de 2023, y al 31 de diciembre de 2023, estas modificaciones no tuvieron impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía.

Impuesto diferido relacionado con activos y Pasivos derivados de una sola Transacción - Modificaciones a NIC 12

Las modificaciones a la NIC 12 Impuesto a la utilidad requieren que las empresas reconozcan el impuesto diferido sobre las transacciones que, en el reconocimiento inicial, dan lugar a montos iguales de diferencias temporales gravables y deducibles. Normalmente se aplicarán a transacciones tales como arrendamientos por parte de los arrendatarios, y en obligaciones de desmantelamiento; por lo tanto, requerirán el reconocimiento de activos y pasivos por impuestos diferidos adicionales. La modificación es efectiva para los períodos anuales de presentación de informes que comienzan el 1 de enero de 2023 y debe aplicarse a transacciones que ocurran en o después del comienzo del primer periodo comparativo presentado. Además, las entidades deben reconocer activos por impuestos diferidos (en la medida en que sea probable que puedan ser utilizados) y pasivos por impuestos diferidos al comienzo del primer periodo comparativo para todas las diferencias temporales deducibles y gravables asociadas con:

• Activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento, y
• Pasivos por desmantelamiento, restauración y similares, y los montos correspondientes reconocidos como parte del costo de los activos relacionados.

El efecto acumulado de reconocer estos ajustes se presenta en utilidades retenidas u otro componente de capital, según corresponda.

La NIC 12 no abordó cómo contabilizar los efectos fiscales de los arrendamientos en el estado de situación financiera y transacciones similares y se consideraron aceptables varios enfoques.



A la fecha de adopción de la NIIF 16, la Compañía aplicó el criterio de reconocer los activos y pasivos diferidos asociados con el pasivo por arrendamiento y el derecho de uso, lo cual es consistente con esta modificación a la NIC 12, y por lo tanto al momento de su adopción no genero efectos en la Compañía. (Nota 20).

Normas emitidas pero aún no efectivas

Modificaciones a la NIC 1: Clasificación de pasivos como corrientes o no corrientes

En enero de 2020, el IASB emitió modificaciones a los párrafos 69 a 76 de la NIC 1 para especificar los requerimientos para clasificar los pasivos como corrientes o no corrientes. Las modificaciones aclaran:

• Definición de derecho a aplazar la liquidación
• Aclaración de que debe existir un derecho a diferir al final del período sobre el que se informa.
• Esa clasificación no se ve afectada por la probabilidad de que una entidad ejerza su derecho de diferimiento
• Solo si un derivado implícito en un pasivo convertible es en sí mismo un instrumento de patrimonio, los términos de un pasivo no afectan su clasificación

Además, se ha introducido un requisito para exigir la revelación cuando un pasivo derivado de un contrato de préstamo se clasifique como no corriente y el derecho de la entidad a diferir la liquidación esté supeditado al cumplimiento de *covenants* futuros en un plazo de doce meses.

Las modificaciones son efectivas para los períodos anuales de presentación de informes que comiencen a partir del 1 de enero de 2024 y deben ser aplicadas retrospectivamente.

La Compañía actualmente está evaluando el impacto de estas modificaciones que espera adoptar en su fecha de adopción efectiva.

Modificaciones a la NIIF 16: Pasivo por arrendamiento en una venta y arrendamiento en vía de regreso

En septiembre de 2022, el IASB emitió modificaciones a la NIIF 16 para especificar los requisitos que un vendedor-arrendatario utiliza para medir el pasivo por arrendamiento que surge en una transacción de venta y arrendamiento posterior, para garantizar que el vendedor-arrendatario no reconozca ninguna cantidad de la ganancia o pérdida relacionada con el derecho de uso que retiene.

Las modificaciones son efectivas para los períodos anuales de presentación de informes que comienzan a partir del 1 de enero de 2024 y deben ser aplicadas retrospectivamente a las transacciones de venta y arrendamiento posterior celebradas después de la fecha de aplicación inicial de la NIIF 16. Se permite la adopción anticipada siempre que se revele este hecho.

La Compañía actualmente está evaluando el impacto de estas modificaciones que espera adoptar en su fecha de adopción efectiva.

Acuerdos de financiamiento de proveedores – modificaciones a la NIC 7 y la NIIF 7

En mayo de 2023, el IASB publicó modificaciones a la NIC 7 Estado de Flujos de Efectivo y a la NIIF 7 Instrumentos Financieros: Información a Revelar. Los requisitos de divulgación de información en las enmiendas mejoran los requisitos actuales y tienen por objeto ayudar a los usuarios de los estados financieros a comprender los efectos de los acuerdos de financiamiento de proveedores en los pasivos, los flujos de efectivo y la exposición al riesgo de liquidez de una entidad.

Las modificaciones son efectivas para los períodos anuales de presentación de informes que comienzan a partir del 1 de enero de 2024. Se permite la adopción anticipada siempre que se revele este hecho.

La Compañía actualmente está evaluando el impacto de estas modificaciones que espera adoptar en su fecha de adopción efectiva.

2. Uso de juicios, estimaciones y criterios

La elaboración de los estados financieros consolidados requiere que la administración realice estimaciones, supuestos y juicios que afectan los montos registrados de activos y pasivos, ingresos y gastos, y las revelaciones relacionadas de los activos y pasivos contingentes a las fechas de los estados financieros consolidados de la Compañía. La Nota 1 a los estados financieros consolidados de la Compañía proporciona un análisis detallado de las políticas contables significativas. Algunas de las políticas contables de la Compañía reflejan los juicios, supuestos o estimaciones significativas acerca de los asuntos que son inherentemente inciertos y materiales para la situación financiera y resultados de las operaciones de la Compañía (Nota 1).

Los resultados reales podrían diferir de tales estimaciones. Los efectos de los cambios en las estimaciones contables se reconocen en el periodo en el que se modifica la estimación. Las revisiones de las estimaciones se reconocen prospectivamente. Las estimaciones y supuestos que implican un riesgo significativo y pueden dar lugar a un ajuste material a los valores netos en libros de los activos y pasivos dentro del siguiente ejercicio contable, se describen a continuación.

Para los arrendamientos, los supuestos, estimaciones y criterios contables significativos se refieren a la (Nota 1r).

i) Obligaciones de devolución

Los contratos de arrendamiento de la Compañía también requieren que los componentes de las aeronaves (Fuselaje, APU y tren de aterrizaje) y motores (reparaciones y piezas de vida limitada) sean devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, los cuales en ningún caso están relacionados con mantenimientos mayores programados, son estimados y reconocidos proporcionalmente como una provisión durante el tiempo en el cual se vuelve probable que dichos costos sean incurridos y pueden ser estimados confiablemente. Estos costos de devolución son reconocidos de forma lineal como un componente de los gastos de renta variable y la provisión se reconoce como parte de otros pasivos, durante el plazo remanente del arrendamiento. La Compañía calcula la provisión relacionada con los componentes de aeronaves y motores utilizando ciertos supuestos que incluyen el uso proyectado de la aeronave y los costos esperados de las diferentes actividades de mantenimiento que deben realizarse. Esta provisión se hace en relación con el valor presente de los costos futuros esperados para cumplir las condiciones de devolución (Nota 14 y 16).

ii) Impuestos diferidos

Los activos por impuestos diferidos se reconocen para todas las pérdidas tributarias disponibles en la medida en que sea probable que existan ganancias fiscales contra las cuales se puedan utilizar las pérdidas. Se requiere juicio de la administración para determinar la cantidad de activos por impuestos diferidos que pueden reconocerse, con base en el momento probable de su utilización y el nivel futuro de utilidades fiscales junto con futuras oportunidades de planeación tributaria para disminuir de la ganancia fiscal las pérdidas fiscales disponibles antes de su vencimiento.



Las pérdidas fiscales se relacionan con las operaciones de la Compañía de manera independiente, de conformidad con la Ley Tributaria vigente y pueden trasladarse a la renta generada en los años siguientes en cada país y no pueden utilizarse para compensar rentas en otros lugares del grupo consolidado de la Compañía. (Nota 20).

iii) Valor razonable de los instrumentos financieros

Cuando el valor razonable de los activos y pasivos financieros registrados en el estado consolidado de situación financiera no puede determinarse en mercados activos, su valor razonable se determina utilizando técnicas de valuación que incluyen el modelo de flujos de efectivo descontados. Cuando es posible, los datos de estos modelos se toman de mercados observables, pero cuando esto no es factible, la administración debe aplicar juicio para establecer los valores razonables.

Los juicios incluyen consideraciones de datos, tales como riesgo de liquidez, riesgo de crédito y la volatilidad esperada. Los cambios en los supuestos relativos a estos factores podrían afectar el valor razonable reportado de los instrumentos financieros (Nota 4).

iv) Deterioro de activos de larga duración

La Compañía evalúa en cada fecha de reporte si existen indicios de deterioro en sus activos de larga duración y activos por derecho de uso. Existe deterioro cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su monto recuperable, que es el mayor entre el valor razonable del activo menos los costos de venta y el valor en uso.

Al hacer estas determinaciones, la Compañía utiliza ciertos supuestos, que incluyen, pero no limitan, entre otros, los flujos de efectivo futuros estimados sin descuento que se espera que generen estos activos, que se basan en supuestos adicionales como la utilización de los activos y la duración del servicio en el que se utilizará el activo en las operaciones de la Compañía, excluyendo adiciones y extensiones.

Las suposiciones de la Compañía sobre las condiciones futuras importantes para su evaluación del deterioro potencial de sus activos de larga duración, incluyendo el impacto de la pandemia COVID-19 en su negocio, están sujetas a incertidumbre. La Compañía continuará monitoreando estas condiciones en períodos futuros a medida que haya nueva información disponible, y actualizará sus análisis respectivamente.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2023, la Compañía realizó un análisis de deterioro de su única Unidad Generadora de Efectivo (UGE), que comprende los activos de larga duración y toda la flota de aeronaves, incluidos los activos por derecho de uso y equipos de vuelo. El monto recuperable de la UGE se determinó utilizando un modelo de flujo de efectivo descontado basado en proyecciones que cubren un período de cinco años. La determinación del monto recuperable consideró una tasa de descuento después de impuestos de 13% (antes de impuestos del 17.3%) y una tasa de crecimiento a largo plazo de 2.16%. Se concluyó que el valor en libros de la UGE no superó su monto recuperable, con base en las metodologías y supuestos aplicados, por lo cual no se registraron cargos por deterioro.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2022 y 2021, la Compañía realizó análisis para identificar indicios de deterioro en sus activos de larga duración y activos por derecho de uso y de acuerdo con el resultado se concluyó que no había indicios de deterioro.



v) Arrendamientos: estimación de la tasa de interés incremental

La Compañía no puede determinar fácilmente la tasa de interés implícita en el arrendamiento, por lo tanto, utiliza su tasa de interés incremental de endeudamiento (TIIE) para medir los pasivos por arrendamiento. La TIIE es la tasa de interés que la Compañía tendría que pagar para pedir prestado durante un plazo similar, y con un valor similar, los fondos necesarios para obtener un activo de un valor similar al activo por derecho de uso en un entorno económico similar. Por lo tanto, la TIIE refleja lo que la Compañía "tendría que pagar", lo que requiere una estimación cuando no hay tasas observables disponibles (como para las subsidiarias que no realizan transacciones de financiamiento) o cuando deben ajustarse para reflejar los términos y condiciones del arrendamiento. La Compañía estima la TIIE utilizando datos observables (como las tasas de interés del mercado) cuando están disponibles y se requiere que haga ciertas estimaciones específicas de la entidad (como la calificación crediticia independiente de la subsidiaria).

3. Instrumentos financieros y gestión de riesgos

Gestión de riesgo financiero

Las actividades de la Compañía están expuestas a diferentes riesgos financieros derivados de riesgos variables externos que no están bajo su control, pero cuyos efectos podrían ser potencialmente adversos: (i) riesgo de mercado, (ii) riesgo de crédito, y (iii) riesgo de liquidez.

El programa global de administración de riesgos de la Compañía se enfoca en la incertidumbre existente en los mercados financieros, e intenta minimizar los efectos adversos potenciales de estos riesgos sobre la utilidad neta de la Compañía y en las necesidades de capital de trabajo. La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados para cubrir parte de estos riesgos y no para propósitos especulativos. Las fuentes de exposiciones de estos riesgos financieros están incluidas tanto "en el balance", tales como activos y pasivos financieros reconocidos, como en acuerdos contractuales "fuera de balance" y sobre transacciones pronosticadas altamente esperadas.

Estas exposiciones tanto dentro como fuera de balance, dependiendo de sus perfiles, representan exposiciones de variabilidad de flujos de efectivo, en términos de recibir menos flujos de efectivo o enfrentando la necesidad de cumplir con desembolsos, los cuales son más altos que los esperados y que por lo tanto incrementan los requerimientos de capital de trabajo.

Asimismo, ya que los movimientos adversos erosionan el valor de los activos y pasivos financieros reconocidos, así como algunas otras exposiciones financieras fuera de balance, tales como arrendamientos operativos, hay una necesidad de preservación de valor transformando los perfiles de estas exposiciones de valor razonable. La Compañía tiene un departamento de Finanzas y Administración de Riesgos, la cual identifica y mide la exposición a riesgos financieros, con el fin de diseñar estrategias para mitigar o transformar el perfil de ciertas exposiciones al riesgo, las cuales son consideradas dentro de los niveles de aprobación de gobierno corporativo.

Riesgo de mercado

a) Riesgo de precio de combustible

Derivado de los acuerdos con los proveedores de combustible para aeronaves cuyo valor está indexado al "jet fuel", la Compañía está expuesta al riesgo de fluctuación en el precio del combustible de sus consumos proyectados. La política de administración del riesgo de combustible tiene como fin proporcionar protección

a la Compañía contra aumentos en los precios del combustible. Para cumplir este objetivo, el programa de administración de riesgos de combustible permite el uso de instrumentos financieros derivados que se encuentren disponibles en mercados extrabursátiles (*Over The Counter* u "OTC") con contrapartes aprobadas y dentro de los límites permitidos. El combustible consumido durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 representó el 38%, 46% y 34%, (incluye instrumentos financieros derivados y no derivados para 2021) sobre el total de los gastos operativos de la Compañía, respectivamente.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía no contrató instrumentos financieros derivados para cubrir su consumo de combustible (jet fuel).

De acuerdo con NIIF 9, la Compañía separara el valor intrínseco y el valor en el tiempo de la opción, así como, designa como instrumento de cobertura solo el cambio en el valor intrínseco de la opción. Debido a que el valor extrínseco (valor en el tiempo) de la opción está relacionado a la "transacción del instrumento cubierto", es requerido que este sea segregado y contabilizado como un costo por cobertura en ORI y devengado como un componente por separado del capital hasta que el elemento cubierto relacionado afecte resultados.

La partida cubierta (Jet Fuel) de las opciones que poseía la Compañía durante 2021 representa un activo no financiero (commodity de energía), el cual no forma parte del inventario de la Compañía y es directamente consumido por las aeronaves de la Compañía en diferentes terminales aeroportuarias. Por lo tanto, aunque un activo no financiero está involucrado, su reconocimiento inicial no genera un ajuste en libros en los inventarios de la Compañía.

Este activo financiero es contabilizado inicialmente en la sección de ORI de la Compañía y un ajuste por reclasificación es realizado del ORI a resultados, el cual es reconocido en el mismo periodo o periodos en los cuales el elemento cubierto es registrado en resultados.

Todas las opciones de la Compañía vencieron durante el primer trimestre de 2021. Los collares de costo cero vencieron durante el segundo trimestre de 2021, sin dejar una posición de combustible pendiente en el futuro al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

Durante el año que terminó el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, no hubo flujo de efectivo para reciclar la posición de collares de costo cero.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2021, el valor intrínseco de las opciones a reciclar al costo de combustible fue un gasto de US$619. Dichos instrumentos financieros derivados fueron efectivos.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2021, no hubo costo de cobertura ya que todas las posiciones de derivados vencieron durante el 2T2021.

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Compañía no mantiene ninguna posición de combustible en circulación.

Análisis de sensibilidad del combustible

El análisis de sensibilidad que se proporciona a continuación presenta el impacto de un cambio de US$0.01 por galón en el precio spot del mercado de combustibles en el desempeño financiero de la Compañía. Considerando estas cifras, un incremento de US$0.01 por galón en el precio del combustible



durante 2023, 2022 y 2021 hubiera impactado los costos operativos de la Compañía en US$3,719, US$3,399 y US$2,731, respectivamente.

	Al 31 de diciembre de		
	2023	2022	2021
	Costos de operación	Costos de operación	Costos de operación
	(En miles de dólares estadounidenses)		
- US$0.01 por galón	**3,719**	3,399	2,731
- US$0.01 por galón	**(3,719)**	(3,399)	(2,731)

La Compañía ha estado tratando de manera proactiva de mitigar este impacto sobre nuestro negocio a través de la generación de ingresos y un esfuerzo continuo para reducir el consumo de combustible. No obstante, nuestra capacidad para traspasar cualquier aumento significativo en los costos de combustible a través de aumentos de tarifas también está limitada por nuestro modelo comercial de ultra bajo costo y la alta elasticidad del precio en el mercado.

b) Riesgo cambiario

La Compañía está expuesta al riesgo transaccional de moneda extranjera debido a posibles diferencias entre las monedas en las que están denominadas las ventas, gastos, cuentas por cobrar y préstamos, y las respectivas monedas funcionales de la Compañía y sus subsidiarias. El dólar estadounidense es la moneda funcional de Controladora y sus principales subsidiarias. Las transacciones están denominadas principalmente en dólares estadounidenses y pesos mexicanos, con transacciones menores denominadas en otras monedas como quetzales, pesos colombianos y colones.

El riesgo de moneda extranjera surge de posibles movimientos desfavorables en el tipo de cambio que podrían tener un impacto negativo en los flujos de efectivo de la Compañía. Para mitigar este riesgo, la Compañía puede usar instrumentos financieros derivados e instrumentos financieros no derivados.

El resumen de los datos cuantitativos sobre la exposición de la Compañía al riesgo cambiario al 31 de diciembre de 2023 es la siguiente:

		Pesos mexicanos		**Otros [1]**
		(En miles de dólares estadounidenses)		
Activos:				
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	US$	100,488	US$	13,287
Otras cuentas por cobrar, neto		54,594		34,650
Depósitos en garantía		29,951		514
Instrumentos financieros derivados		1,683		-
Total de activos	**US$**	**186,716**	**US$**	**48,451**
Pasivos:				
Deuda financiera	US$	186,251	US$	-
Pasivos por arrendamiento		19,655		73
Proveedores		142,453		2,254
Otros pasivos		57,283		2,958
Total de pasivos	**US$**	**405,642**	**US$**	**5,285**
Posición en moneda extranjera, neta	**US$**	**(218,926)**	**US$**	**43,166**

[1] La exposición cambiaria incluye Quetzales, Pesos Colombianos y Colones

El resumen de los datos cuantitativos sobre la exposición de la Compañía al riesgo cambiario al 31 de diciembre de 2022 es la siguiente:

		Pesos mexicanos		Otros[1]
		(En miles de dólares estadounidenses)		
Activos:				
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	US$	39,962	US$	6.129
Otras cuentas por cobrar, neto		66,254		12,595
Depósitos en garantía		23,981		252
Instrumentos financieros derivados		1,585		-
Total de activos	**US$**	**131,782**	**US$**	**18,976**
Pasivos:				
Deuda financiera	US$	133,837	US$	-
Pasivos por arrendamiento		17,003		103
Proveedores		124,374		1,496
Otros pasivos		81,378		1,277
Total de pasivos	**US$**	**356,592**	**US$**	**2,876**
Posición en moneda extranjera, neta	**US$**	**(224,810)**	**US$**	**16,100**

[1] La exposicion cambiaria incluye Quetzales, Pesos Colombianos y Colones

Al 8 de abril de 2024, el tipo de cambio fue de US$1 dólar estadounidense por Ps.16.5173.

Al determinar el tipo de cambio a utilizar en el reconocimiento inicial del activo, gasto o ingreso relacionado (o parte de él) en la baja en cuentas de un activo no monetario o pasivo no monetario relacionado con la consideración anticipada, la fecha de la transacción es la fecha en que la Compañía reconoce inicialmente el activo no monetario o el pasivo no monetario que surge de la contraprestación anticipada. Si hay varios pagos o recibos por adelantado, la Compañía determina la fecha de la transacción para cada pago o recibo de la consideración anticipada.

Al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía no contrató instrumentos financieros derivados de tipo de cambio.

Análisis de sensibilidad a la moneda extranjera

La siguiente tabla demuestra la sensibilidad de un cambio razonablemente posible en el tipo de cambio del peso mexicano. El tipo de cambio al dólar estadounidense que habría ocurrido al 31 de diciembre de 2023 y 2022, con todas las demás variables mantenidas como constantes. El movimiento en el efecto antes de impuestos que se muestra a continuación representa el resultado de un cambio en el valor razonable de los activos y pasivos denominados en pesos mexicanos. La exposición de la Compañía a los tipos de cambio de moneda extranjera para todas las demás monedas no es material.

	Cambio en la tasa del peso mexicano	Efecto sobre las ganancias antes de impuestos	
		(En miles de dólares estadounidenses)	
2023	**+5%**	**US$**	**(8,788)**
	-5%		**8,788**

	Cambio en la tasa del peso mexicano	Efecto sobre las ganancias antes de impuestos	
		(En miles de dólares estadounidenses)	
2022	+5%	US$	(10,436)
	-5%		10,436

i) Relaciones de cobertura con instrumentos financieros no derivados como instrumento de cobertura para riesgo de tipo de cambio

Con respecto al riesgo de moneda extranjera, vigente el 1 de enero de 2019, la Compañía implementó dos estrategias de cobertura asociadas a las exposiciones de tipo de cambio previstas, mediante el uso de activos y pasivos financieros no derivados denominados en US como instrumentos de cobertura.

En la primera estrategia de cobertura de tipo de cambio, la Compañía designó una cobertura para mitigar la variabilidad en la fluctuación cambiaria denominada en US asociada a los ingresos previstos mediante el uso de una parte de los pasivos financieros denominados en US asociados a una cartera de pasivos de arrendamiento hasta los términos de los acuerdos de arrendamiento restantes.

Al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, no se tiene un saldo en US designado bajo esta estrategia de cobertura debido a la discontinuación de las actividades de cobertura a finales de 2021.

Adicionalmente, por el año terminado al 31 de diciembre de 2021, el impacto de estas coberturas fue de US$21,378, el cual se ha presentado como parte de los ingresos operativos totales.

La segunda estrategia consistió en una relación de cobertura para el tipo de cambio con instrumentos financieros no derivados con el fin de mitigar el riesgo de tipo de cambio originado y la fluctuación cambiaria (MXN/US) intrínseca en la tarifa por consumo de combustible de avión. Para esta estrategia designada en 2019, una parte del consumo de combustible de aeronaves en los dos años siguientes fue designada como elemento de cobertura; mientras que el instrumento de cobertura está representado por US, reconocidos como activo, los depósitos en garantía y efectivo y equivalentes de efectivo a US$410 millones, que representan una parte de los activos financieros denominados en US.

Durante el primer trimestre de 2021 venció el instrumento de cobertura designado en 2019 por US$410 millones; consistente con la misma estrategia cambiaria, la Compañía decidió designar una nueva relación de cobertura, similar a la concluida. Para esta nueva estrategia, una parte del consumo de Jet Fuel durante los dos años siguientes fue designado como partida cubierta; mientras que el instrumento de cobertura fue representado por activos reconocidos denominados en US, que incluyen depósitos garantizados y efectivo y equivalentes de efectivo, equivalentes a US$350 millones, que representan una parte de los activos financieros denominados en US. Al 31 de diciembre de 2021, como resultado del cambio de moneda funcional del peso mexicano al dólar estadounidense, la Compañía concluyó que estas estrategias de cobertura ya no serían efectivas, por lo que contabilizó la discontinuación de las actividades de cobertura. En consecuencia, la reserva de cobertura de flujo de efectivo de otros resultados integrales a la fecha del cambio, de US$109 millones fue reclasificada al estado de resultados, lo que representó una pérdida dentro del rubro de (pérdida) ganancia cambiaria, neta.

Al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, no había saldo en US designado bajo esta estrategia de cobertura debido a la discontinuación de las actividades de cobertura.

Por el año terminado al 31 de diciembre de 2021, el impacto de esta cobertura fue de US$8,945, presentado como parte del gasto total de combustible.

Dado que las partidas cubiertas para ambas estrategias de cobertura tenían como objetivo mitigar la variabilidad del flujo de efectivo de las transacciones pronosticadas altamente esperadas, estas fueron representadas por múltiples relaciones de cobertura que siguieron el modelo de contabilidad de cobertura de flujo de efectivo.

De acuerdo con la NIIF 9, la porción efectiva relacionada con los cambios en el valor razonable del instrumento de cobertura, se alojaron en la reserva de cobertura dentro de ORI y fueron presentados en un rubro por separado dentro del patrimonio. Los montos registrados en ORI se reciclaron en el estado consolidado de resultados de manera oportuna, lo correspondiente a ingresos denominados en US y/o el consumo de combustible de avión, afectaron los márgenes operativos de la Compañía, y se presentaron como ajustes a los ingresos y gastos operativos relacionados con la estrategia cobertura de tipo de cambio.

c) Riesgo de tasa de interés

El riesgo de tasa de interés es el riesgo de que el valor razonable de los flujos futuros de efectivo fluctúe debido a cambios en las tasas de interés de mercado. La exposición de la Compañía al riesgo de variaciones en las tasas de interés de mercado se relaciona principalmente con las obligaciones de deuda a largo plazo y arrendamientos operativos de equipo de vuelo de la Compañía con tasas de interés variables.

Los resultados de la Compañía se ven afectados por las fluctuaciones en las tasas del mercado de referencia debido al impacto de dichos cambios sobre los montos pagados bajo contratos que devengan intereses calculados con base a la tasa Secured Overnight Financing Rate ("SOFR").

En noviembre de 2020, ICE Benchmark Administration ("IBA"), el administrador autorizado y regulado por la Autoridad de Conducta Financiera ("FCA" por sus siglas en inglés) de LIBOR, anunció que a principios de 2022 LIBOR no sería usada como tasa de referencia para nuevos préstamos y las ultimas tasas publicadas fueron el 30 de junio de 2023. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, todos los préstamos en dólares estadounidenses en tasa flotante están referenciados a SOFR (Nota 5b).

La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados para reducir su exposición a fluctuaciones en las tasas de mercado y son registrados como instrumentos de cobertura.

En general, cuando un instrumento financiero derivado puede vincularse con los términos y flujos de efectivo de un contrato de arrendamiento, éste podrá designarse como CFE, en donde la porción efectiva de las variaciones en el valor razonable se debe registrar en el patrimonio hasta la fecha en la que el flujo de efectivo del contrato de arrendamiento es reconocido en el estado consolidado de resultados.

En julio de 2019, el Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249, cuyo fideicomitente es la Compañía, ingresó un límite para mitigar el riesgo de un posible aumento en la tasa de interés en los pagos de cupones de CEBUR (VOLARCB19). La referencia de cupones de tasa flotante que se refiere a TIIE 28 está limitada bajo un "cap" al 10% sobre la tasa de referencia para la vida del CEBUR (VOLARCB19) y tiene el mismo calendario de amortización.

La fecha de inicio del "cap" fue el 19 de julio de 2019 y la fecha de vencimiento es el 20 de junio de 2024; que consisten en 59 "caplets" con las mismas especificaciones que los cupones CEBUR (VOLARCB19), para la determinación de la tasa de referencia, el plazo del cupón y el valor razonable.

La siguiente tabla presenta un análisis de sensibilidad del cambio que habría ocurrido en el valor razonable del instrumento de cobertura de interés sobre el CEBUR VOLARCB19 en 2023 y 2022 como resultado de un cambio razonablemente posible en las tasas, manteniendo todas las demás variables constantes como se indica a continuación:

	Cambio en la tasa de interés	Efecto en cobertura de tasa de interés (Cap)[1] (En miles de dólares estadounidenses)	
2023	**+0.50%**	**US$**	**14**
	-0.50%		**(13)**
2022	+0.50%	US$	(121)
	-0.50%		121

[1] El efecto del CAP por las tasas de interés impactaría el ORI.

Además, durante noviembre de 2021 el fideicomiso ingresó un límite para mitigar el riesgo de un posible aumento en la tasa de interés de los pagos de cupones de CEBUR (VOLARCB21L). La referencia de cupones de tasa flotante que se refiere a TIIE 28 está limitada bajo un "cap" al 10% sobre la tasa de referencia para la vida del CEBUR (VOLARCB21L) y tiene el mismo calendario de amortización.

La fecha de inicio del límite fue el 3 de noviembre de 2021 y la fecha de vencimiento es el 20 de octubre de 2026; compuesto por 59 "caplets" con las mismas especificaciones que los cupones CEBUR (VOLARCB21L) para la determinación de la tasa de referencia, plazo del cupón y valor razonable.

La siguiente tabla presenta un análisis de sensibilidad del cambio que habría ocurrido en el valor razonable del instrumento de cobertura de interés sobre el CEBUR (VOLARCB21L) en 2023 y 2022, como resultado de un cambio razonablemente posible en las tasas, manteniendo todas las demás variables constantes como se indica a continuación:

	Cambio en la tasa de interés	Efecto en cobertura de tasa de interés (Cap)[1] (En miles de dólares estadounidenses)	
2023	**+0.50%**	**US$**	**311**
	-0.50%		**(269)**
2022	+0.50%	US$	(590)
	-0.50%		590

[1] El efecto del CAP por las tasas de interés impactaría el ORI.

En octubre de 2023 el fideicomiso ingresó un límite para mitigar el riesgo de un posible aumento en la tasa de interés de los pagos de cupones de CEBUR (VOLARCB23). La referencia de cupones de tasa flotante que se refiere a TIIE 28 está limitada bajo un "cap" al 13% sobre la tasa de referencia para la vida del CEBUR (VOLARCB23) y tiene el mismo calendario de amortización.

La fecha de inicio del límite fue el 20 de octubre de 2023 y la fecha de vencimiento es el 20 de septiembre de 2028; compuesto por 59 "caplets" con las mismas especificaciones que los cupones CEBUR (VOLARCB23) para la determinación de la tasa de referencia, plazo del cupón y valor razonable.

La siguiente tabla presenta un análisis de sensibilidad del cambio que habría ocurrido en el valor razonable del instrumento de cobertura de interés sobre el CEBUR (VOLARCB23) en 2023, como resultado de un cambio razonablemente posible en las tasas, manteniendo todas las demás variables constantes como se indica a continuación:

	Cambio en la tasa de interés	Efecto en cobertura de tasa de interés (Cap) [1] (En miles de dólares estadounidenses)	
2023	**+0.50%**	**US$**	**132**
	-0.50%		**(89)**

[1] El efecto del CAP por las tasas de interés impactaría el ORI.

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, los contratos vigentes de la Compañía en forma de cobertura por tasa de interés tienen un monto nocional de Ps.3.16 mil millones (US$187.4 millones, con base al tipo de cambio de Ps.16.89 por US$1 al 31 de diciembre de 2023) y Ps.2.25 mil millones (US$116.2 millones, con base al tipo de cambio de Ps.19.36 por US$1 al 31 de diciembre de 2022), respectivamente, tenían valores razonables de US$1,683 y US$1,585, respectivamente, y se presentan como parte de los activos financieros en el estado consolidado de situación financiera. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, el efecto imputado en ORI en relación con los topes a las tasas de interés asciende a US$922 y US$109, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la amortización del valor intrínseco del "cap" fue de US$579, US$161 y US$69, respectivamente, reciclados al estado de resultados como parte del costo financiero. Durante 2023 y 2022 no hubo porción inefectiva derivada de estos instrumentos de coberturas.

Análisis de sensibilidad deuda

El siguiente análisis de sensibilidad considera la posición expuesta a tasas de interés variable

La Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 28 días incrementó 72 puntos base y 505 puntos base en 2023 y 2022, respectivamente, pasando de 10.78% a 11.50%, y de 5.72% a 10.77%, respectivamente. La tasa Secured Overnight Financing Rate (SOFR) de tres meses incrementó 73 puntos base y 450 puntos base en 2023 y 2022, respectivamente, pasando de 4.60% a 5.33% y de 0.09% a 4.59%, respectivamente, la tasa Secured Overnight Financing Rate (SOFR) de un mes incrementó 99 puntos base y 430 puntos base en 2023 y 2022, respectivamente, pasando de 4.36% a 5.35% y de 0.05% a 4.36%, respectivamente.

Además de los cambios en la tasa de referencia, si la tasa de interés hubiera cambiado en promedio anual en la magnitud que se muestra, el impacto de los gastos por intereses en el estado consolidado de resultados habría sido el siguiente:

	Por el año terminado al 31 de diciembre 2023		Por el año terminado al 31 de diciembre 2022	
	+ 100 PB	- 100 PB	+ 100 PB	- 100 PB
	En miles de dólares estadounidenses			
Certificados Bursátiles Fiduciarios ("CEBUR")[1]	US$ 1,435	US$ (1,435)	US$ 1,320	US$ (1,320)
Incline II B Shannon 18 Limited (PDP BBAM)	930	(930)	224	(224)
Banco Santander México, S.A. y Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. ("Santander-Bancomext 2022")	533	(533)	96	(96)
GY Aviation Lease 1714 Co. Limited (PDP CDB)	352	(352)	38	(38)
JSA International U.S. Holdings, LLC (PDP JSA)	288	(288)	88	(88)
Oriental Leasing 6 Company Limited (PDP CMB)	131	(131)	19	(19)
Tarquin Limited	111	(111)	-	-
Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited	24	(24)	-	-
NBB-V11218 Lease Partnership	22	(22)	-	-
NBB-V11951 Lease Partnership	21	(21)	-	-
NBB Pintail Co. Ltd.	17	(17)	-	-
Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. ("Bancomext")	-	-	961	(961)
Banco Sabadell S.A., Institución de Banca Múltiple ("Sabadell")	-	-	49	(49)
Banco Actinver S.A., Institución de banca múltiple ("Actinver")	-	-	6	(6)
Total	US$ 3,864	US$ (3,864)	US$ 2,801	US$ (2,801)

[1] Cada una de las emisiones del CEBUR (VOLARCB19 y VOLARCB21L) cuentan con un CAP de 10% y para la emisión de CEBUR VOLARCB23 cuenta con un CAP de 13%, sobre la tasa TIIE 28 para topar los intereses ante alzas de tasas

d) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Compañía no cuente con fondos suficientes para cubrir sus obligaciones. Debido a la naturaleza cíclica del negocio, las operaciones y los requerimientos en cuanto a las inversiones y financiamientos relacionados con la adquisición de aeronaves y la renovación de su flota, la Compañía requiere fondos líquidos para cumplir con sus obligaciones.

La Compañía administra su efectivo, equivalentes de efectivo y sus activos financieros, relacionando los plazos de sus inversiones con los de sus obligaciones. Su política indica que el plazo promedio de sus inversiones no debe exceder el plazo promedio de sus obligaciones. Esta posición de efectivo y equivalentes se invierte en instrumentos a corto plazo y de alta liquidez a través de entidades financieras.

La Compañía tiene obligaciones futuras relacionadas con los vencimientos de los préstamos bancarios, pasivos por arrendamiento y contratos de instrumentos financieros derivados. La exposición fuera del estado consolidado de situación financiera de la Compañía representa las obligaciones futuras relacionadas con los contratos de compra de aeronaves. La Compañía concluyó que tiene una baja concentración de riesgo, ya que tiene acceso a diferentes alternativas de financiamiento.

La Compañía tiene deudas relacionadas con los anticipos para la compra de aeronaves, las cuales se liquidan con el reembolso de los anticipos para la compra de aeronaves cuando se realiza la transacción de venta y arrendamiento en vía de regreso (Nota 25).

Al 31 de diciembre de 2023, nuestro efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido ascendieron a US$774,154.

La siguiente tabla muestra los pagos contractuales que la Compañía tiene requeridos como pasivos financieros y el valor razonable de los instrumentos financieros derivados:

	Al 31 de diciembre de 2023		
	Plazo de un año	Uno a cinco años	Total
Préstamos que devengan intereses:			
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	US$ 157,318	US$ 151,322	US$ 308,640
Certificados Bursátiles Fiduciarios respaldados por activos ("CEBUR") (Nota 5)	44,396	143,054	187,450
Otros contratos de financiamiento (Nota 5)	12,157	140,906	153,063
Pasivos por arrendamiento:			
Arrendamiento de aeronaves, motores y edificios	372,697	2,518,745	2,891,442
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados	803	286,405	287,208
Total	US$ 587,371	US$ 3,240,432	US$ 3,827,803

	Al 31 de diciembre de 2022		
	Plazo de un año	Uno a cinco años	Total
Préstamos que devengan intereses:			
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	US$ 62,209	US$ 75,698	US$ 137,907
Certificados Bursátiles Fiduciarios respaldados por activos ("CEBUR") (Nota 5)	30,128	86,082	116,210
Líneas de capital de trabajo (Nota 5)	18,077	-	18,077
Pasivos por arrendamiento:			
Arrendamiento de aeronaves, motores y edificios	335,620	2,373,103	2,708,723
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados	5,012	244,454	249,466
Total	US$ 451,046	US$ 2,779,337	US$ 3,230,383

e) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito representa el riesgo de que alguna contraparte no cumpla con sus obligaciones bajo un contrato comercial o de instrumentos financieros generando una pérdida financiera para la Compañía. La Compañía está expuesta al riesgo de crédito derivado de sus actividades de operación (principalmente de cuentas por cobrar) y de sus actividades de financiamiento, incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, operaciones con divisas y otros instrumentos financieros, incluyendo los instrumentos financieros derivados.

Los instrumentos financieros que exponen a la Compañía a algún riesgo de crédito se refieren principalmente a equivalentes de efectivo y cuentas por cobrar. El riesgo de crédito sobre los equivalentes de efectivo se relaciona con los montos invertidos con las instituciones financieras.

El riesgo de crédito sobre las cuentas por cobrar se relaciona principalmente con los montos por cobrar a las compañías de tarjetas de crédito internacionales. La Compañía tiene una rotación de cuentas por cobrar muy alta, por lo que la administración considera que el riesgo de crédito es mínimo debido a la naturaleza de sus negocios, en el cual una gran porción de las ventas se liquida mediante tarjetas de crédito.

El riesgo de crédito de los fondos líquidos e instrumentos financieros derivados de la Compañía es limitado por que las contrapartes cuentan con una alta calificación de crédito asignado por agencias internacionales de calificación crediticia.

Algunos de los instrumentos financieros derivados vigentes exponen a la Compañía a pérdidas crediticias en caso de incumplimiento de los contratos por sus contrapartes. Sin embargo, la Compañía no espera que ninguna de sus contrapartes incumpla sus obligaciones. El monto de dicha exposición al riesgo crediticio por lo general es la ganancia no realizada, si la hubiere, por dichos contratos.

Para administrar este riesgo, la Compañía selecciona contrapartes con base en evaluaciones de crédito, limita que su exposición global recaiga en una sola contraparte y también monitorea su posición de mercado con cada contraparte. La Compañía no compra ni mantiene instrumentos financieros derivados para fines de negociación.

Al 31 de diciembre de 2023, la Compañía concluyó que su riesgo de crédito relacionado con sus instrumentos financieros derivados es bajo, esto debido a que contrata dichos instrumentos exclusivamente con contrapartes que tienen una alta calificación crediticia asignados por agencias internacionales de calificación crediticia.

f) Administración de capital

La administración considera que los recursos disponibles para la Compañía son suficientes para cubrir sus requerimientos financieros actuales y serán suficientes para cumplir sus requerimientos esperados de capital y sus otros requerimientos de efectivo para el siguiente ejercicio fiscal. El objetivo principal de la administración de capital de la Compañía es asegurar que mantenga índices sanos de capital que ayuden a sostener su negocio y maximizar el valor para los accionistas. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, no se realizaron modificaciones a los objetivos, las políticas ni a los procesos relacionados con la administración de capital de la Compañía. La Compañía no está sujeta a ningún requerimiento de capital impuesto externamente, con excepción de la reserva legal (Nota 19).

Como parte de las estrategias de gestión relacionadas con la adquisición de sus aeronaves (pagos anticipados para la compra de aeronaves), la Compañía paga las obligaciones a corto plazo asociadas mediante la celebración de acuerdos de venta y arrendamiento en vía de regreso, mediante el cual una aeronave es vendida a un arrendador a la entrega (Nota 5b).

4. Medición del valor razonable

Los únicos activos y pasivos financieros medidos a valor razonable después del reconocimiento inicial son los instrumentos financieros derivados. El valor razonable es el precio que se recibiría al vender un activo o se pagaría para transferir un pasivo en una transacción realizada entre participantes del mercado en la fecha de medición. La medición del valor razonable se basa en los supuestos de que la transacción de venta

del activo o transferencia del pasivo tiene lugar:

(i) En el mercado principal del activo o del pasivo, o
(ii) En ausencia de un mercado principal, en el mercado más ventajoso para el activo o pasivo.

El mercado principal o más ventajoso debe ser un mercado accesible para la Compañía.

El valor razonable de un activo o pasivo se calcula utilizando los supuestos que los participantes de mercado utilizarían a la hora de realizar una oferta por ese activo o pasivo, asumiendo que esos participantes del mercado actúan en su propio interés económico.

La medición del valor razonable de un activo no financiero toma en consideración la capacidad de los participantes del mercado para generar beneficios económicos derivados del mejor y mayor uso de dicho activo, o mediante su venta a otro participante del mercado que pudiera hacer el mejor y mayor uso de dicho activo.

La Compañía utiliza técnicas de valuación que son apropiadas bajo ciertas circunstancias y con la suficiente información disponible para el cálculo del valor razonable, maximizando el uso de datos observables relevantes y minimizando el uso de datos no observables.

Todos los activos y pasivos para los cuales el valor razonable es medido o revelado en los estados financieros consolidados son categorizados dentro de una jerarquía, descritas como sigue, basada en el nivel más bajo que es importante para la medición del valor razonable en su conjunto:

- Nivel 1 – Precios cotizados (sin ajustar) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.
- Nivel 2 – Técnicas de valuación para las cuales los datos de entrada de nivel más bajo que sean relevantes para la medición del valor razonable son directa o indirectamente observables.
- Nivel 3 – Técnicas de valuación para las cuales los datos de entrada del nivel más bajo que sean relevantes para la medición del valor razonable no son observables.

Para los activos y los pasivos que se reconocen en los estados financieros de manera recurrente, la Compañía determina si han existido traspasos entre los distintos niveles de jerarquía mediante una revisión de su categorización (basada en la variable de menor nivel, que es significativa para el cálculo del valor razonable en su conjunto) al final de cada ejercicio.

Para los propósitos de revelación sobre el valor razonable, la Compañía ha determinado las clases de activos y pasivos en función de su naturaleza, características y riesgos y el nivel de jerarquía de valor razonable, tal y como se ha explicado anteriormente.

A continuación, se presenta una comparación del valor en libros y el valor razonable de los instrumentos financieros de la Compañía, excepto aquellos en los que el valor en libros es aproximadamente similar al valor razonable.



	Valor en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
Activos				
Instrumentos financieros derivados	**US$ 1,683**	US$ 1,585	**US$ 1,683**	US$ 1,585
Pasivos				
Deuda financiera (Deuda que devenga intereses y préstamos)	**(649,153)**	(272,194)	**(671,590)**	(282,868)
Total	**US$ (647,470)**	US$ (270,609)	**US$ (669,907)**	US$ (281,283)

La siguiente tabla resume las mediciones del valor razonable por jerarquía al 31 de diciembre de 2023:

	Medición del valor razonable			
	Precios cotizados en mercados activos Nivel 1	**Datos significativos observables Nivel 2**	**Datos significativos no observables Nivel 3**	**Total**
Activos				
Instrumentos financieros derivados:				
Cobertura de tasa de interés (CAP)	**US$ - US$ 1,683**		**US$ - US$**	**1,683**
Pasivos				
Pasivos donde los valores razonables son revelados				
Deuda que devenga intereses y préstamos [1]	**-**	**(671,590)**	**-**	**(671,590)**
Neto	**US$ - US$**	**(669,907)**	**US$ - US$**	**(669,907)**

[1] SOFR y Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio TIIE, incluye deuda a corto y largo plazo.
No existieron transferencias entre los niveles 1 y 2 durante el periodo

La siguiente tabla resume las mediciones del valor razonable por jerarquía al 31 de diciembre de 2022:

	Medición del valor razonable			
	Precios cotizados en mercados activos Nivel 1	**Datos significativos observables Nivel 2**	**Datos significativos no observables Nivel 3**	**Total**
Activos				
Instrumentos financieros derivados:				
Cobertura de tasa de interés (CAP)	US$ - US$	1,585	US$ - US$	1,585
Pasivos				
Pasivos donde los valores razonables son revelados				
Deuda que devenga intereses y préstamos [1]	-	(282,868)	-	(282,868)
Neto	US$ - US$	(281,283)	US$ - US$	(281,283)

[1] SOFR y Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio TIIE, incluye deuda a corto y largo plazo
No existieron transferencias entre los niveles 1 y 2 durante el periodo.

La siguiente tabla resume los efectos de los instrumentos financieros derivados reconocidos en los estados consolidados de resultados por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

Instrumento	Rubro en Estados Financieros		2023		2022		2021
Cobertura de tasa de interés (CAP)	Costo financiero	US$	(579)	US$	(161)	US$	(69)

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Compañía no tuvo ganancias o pérdidas de instrumentos financieros derivados de combustible. La siguiente tabla resume la pérdida por instrumentos financieros derivados reconocida en los estados de resultados consolidados por el año terminado el 31 de diciembre de 2021.

Instrumento	Rubro en Estados Financieros		2023		2022		2021
Contratos de opción de compra asiáticas de combustible	Combustible	US$	-	US$	-	US$	(619)

La siguiente tabla resume la (pérdida) ganancia en CFE después de impuestos reconocida en los estados consolidados de resultados integrales por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021:

Estados consolidados de resultados integrales (pérdida) utilidad

Instrumento	Rubro en Estados Financieros		2023		2022		2021
Contratos de opciones de compra asiáticas de combustible	ORI	US$	-	US$	-	US$	601
Contratos de opciones de collar de combustible asiático de costo cero	ORI		-		-		484
Cobertura de tasa de interés (CAP)	ORI		(1,175)		336		(128)
Instrumentos financieros no derivados [1]	ORI		-		-		79,076
Total		US$	(1,175)	US$	336	US$	80,033

[1] Por el año terminado al 31 de diciembre de 2021 se incluye el efecto de discontinuación de las actividades de cobertura por US$109 millones como se describe en la nota 3b (i).

5. Activos y pasivos financieros

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, los activos financieros de la Compañía medidos a su costo amortizado están representados por efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido, inversiones a corto plazo y otras cuentas por cobrar cuyos valores se aproximan a su valor razonable.

a) Activos financieros

	31 de diciembre de 2023		31 de diciembre de 2022	
Instrumentos financieros derivados designados como coberturas de flujos de efectivo (parte efectiva reconocida en ORI)				
Cobertura de tasa de interés (CAP)	US$	1,683	US$	1,585
Total de activos financieros derivados	US$	1,683	US$	1,585
Presentados en los estados consolidados de situación financiera de la siguiente manera:				
Circulante	US$	-	US$	-
No circulante	US$	1,683	US$	1,585

b) Deuda financiera

(i) Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la deuda a corto plazo y largo plazo se integra como sigue:

		31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
I.	En junio de 2019 la Compañía emitió en el mercado mexicano Certificados Bursátiles Fiduciarios en pesos mexicanos, respaldados con activos y con vencimiento el 20 de junio de 2024, devengando una tasa de interés anual de TIIE más 175 puntos base.	US$ 14,799	US$ 38,737
II.	En octubre de 2021 la Compañía emitió en el mercado mexicano una segunda emisión de sus Certificados Bursátiles Fiduciarios en pesos mexicanos, respaldados con activos y con vencimiento el 20 de octubre de 2026 y devengando una tasa de interés anual de TIIE más 200 puntos base, más un ajuste de 25 puntos base[1].	83,859	77,473
III.	En septiembre de 2023 La Compañía emitió en el mercado mexicano una tercera emisión de Certificados Bursátiles Fiduciarios en pesos mexicanos, respaldados con activos y con vencimiento el 20 de septiembre de 2028, devengando una tasa de interés anual de TIIE más 215 puntos base.	88,792	-
IV.	La Compañía contrató una línea de capital de trabajo con Banco Sabadell S.A., Institución de banca múltiple ("Sabadell") en moneda nacional, devengando una tasa de interés anual de TIIE más una sobretasa de 240 puntos base.	-	10,330
V.	Contrato de crédito revolvente con Banco Santander México, S.A., ("Santander"), y Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. ("Bancomext"), en dólares estadounidenses, para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves, con vencimiento el 8 de junio de 2027, que devenga una tasa de interés anual al SOFR más una sobretasa de 298 puntos base, más un ajuste de 5 puntos base[1].	57,855	38,635
VI.	Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con JSA International U.S. Holdings, LLC, con vencimiento el 30 de noviembre de 2025, que devenga una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 300 puntos base, más un ajuste adicional de hasta 26 puntos base.	35,983	27,962
VII.	Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con GY Aviation Lease 1714 Co. Limited, con vencimiento el 30 de noviembre de 2025, que devenga una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 425 puntos base, más un ajuste adicional de hasta 26 puntos base.	64,495	15,880
VIII.	Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con Incline II B Shannon 18 Limited, con vencimiento el 31 de mayo de 2025, que devenga una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 390 puntos base.	107,178	48,048
IX.	Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con Oriental Leasing 6 Company Limited, con vencimiento el 31 de mayo de 2026, que devenga una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 200 puntos base, más un ajuste adicional de hasta 26 puntos base.	43,129	7,382

		31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
X.	La Compañía contrató una línea de capital de trabajo de corto plazo con Banco Actinver S.A., Institución de banca múltiple ("Actinver") en pesos mexicanos, devengando una tasa de interés anual de TIIE más una sobretasa de 250 puntos base	-	7,747
XI.	Financiamiento para la adquisición de motores con Tarquin Limited con vencimientos al 7, 19 y 25 de septiembre de 2026 devengando una tasa de interés anual de 6.20%.	44,052	-
XII.	Financiamiento para la adquisición de motores con NBB-V11218 Lease Partnership con vencimiento al 29 de septiembre de 2026 devengando una tasa de interés anual de 6.20%.	8,821	-
XIII.	Financiamiento para la adquisición de motores con NBB-V11951 Lease Partnership con vencimiento al 29 de septiembre de 2026 devengando una tasa de interés anual de 6.20%.	8,143	-
XIV.	Financiamiento para la adquisición de motores con Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited (no en su capacidad individual sino únicamente como fiduciario del Fideicomiso) con vencimientos en septiembre y octubre de 2026, devengando un interés anual de 7.16%.	71,507	-
XV.	Financiamiento para la adquisición de motores con NBB Pintail Co LTD con vencimiento al 27 de noviembre de 2026, devengando una tasa de interés anual de 6.99%.	20,540	-
XVI.	Costos de transacción por amortizar	(3,158)	(1,034)
XVII	Intereses devengados y otros costos financieros	7,070	1,875
		653,065	273,035
	Menos: Vencimientos a corto plazo	220,289	112,148
	Deuda financiera a largo plazo	US$ 432,776	US$ 160,887

TIIE Tasa de interes interbancaria de equilibrio
SOFR Tasa de financiamiento a un dia garantizada
[1] Ajuste por bono de sostenibilidad

(ii) La siguiente tabla provee un resumen de los pagos de principal programados restantes de la deuda financiera de la Compañía y los intereses proyectados al 31 de diciembre de 2023:

	A un año	Enero 2025-Diciembre 2025	Enero 2026-Diciembre 2026	Enero 2027- en adelante	Total
Santander/Bancomext	US$ 42,908	US$ 14,947	US$ -	US$ -	US$ 57,855
Programa CEBUR	44,396	29,597	35,764	77,693	187,450
JSA International U.S. Holdings, LLCA	15,130	20,853	-	-	35,983
GY Aviation Lease 1714 Co. Limited	25,907	38,588	-	-	64,495
Incline II B Shannon 18 Limited	73,373	33,805	-	-	107,178
Oriental Leasing 6 Company Limited	-	43,129	-	-	43,129
Tarquin Limited	2,241	2,384	2,536	36,891	44,052
Lease Partnership NBB-V11218	726	772	822	6,501	8,821
Lease Partnership NBB-V11951	670	712	758	6,003	8,143
Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited	7,775	8,373	9,001	46,358	71,507
NBB Pintail Co. LTD	745	799	857	18,139	20,540

	A un año	Enero 2025- Diciembre 2025	Enero 2026- Diciembre 2026	Enero 2027- en adelante	Total
Deuda financiera	213,871	193,959	49,738	191,585	649,153
Intereses devengados	7,070	-	-	-	7,070
Intereses proyectados	54,034	29,366	18,279	20,002	121,681
Total	US$ 274,975	US$ 223,325	US$ 68,017	US$ 211,587	US$ 777,904

El 8 de junio de 2022, la Compañía celebró un financiamiento con Santander/Bancomext a una tasa de interés anual de SOFR más una extensión de 298 puntos base, para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves a través de contrato de crédito revolvente. Para ello se creó un fideicomiso mexicano mediante el cual, la Compañía asignó sus derechos y obligaciones en virtud del contrato de compraventa con Airbus S.A.S. ("Airbus"), incluyendo su obligación de realizar anticipos para la compra de aeronaves al fideicomiso mexicano. La Compañía garantizó las obligaciones del fideicomiso mexicano bajo el contrato de financiamiento (CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple) Fideicomiso 3853. Una característica de este financiamiento es que pagará cinco puntos base adicionales a la tasa de interés si no se cumplen con los objetivos de sostenibilidad en las fechas establecidas en el contrato de préstamo, por lo que el 31 de agosto de 2023, la tasa de interés incrementó cinco puntos base. Existe la posibilidad de mitigar la tasa adicional si se cumplen con los objetos en las siguientes fechas establecidas.

El contrato de préstamo "Santander/Bancomext 2022" establece ciertas obligaciones, incluyendo límites a la capacidad de, entre otros:

i) Incurrir en deuda adicional por encima de un nivel específico de deuda, a menos que se cumpla con determinadas razones financieras.
ii) Crear gravámenes.
iii) La fusión o adquisición de cualquier otra entidad sin la autorización previa de los Bancos.
iv) Disponer de ciertos activos.
v) Declarar y pagar dividendos o hacer cualquier distribución del capital de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Compañía cumple con las obligaciones del contrato de préstamo mencionado.

Al 31 de diciembre de 2023 la deuda financiera relacionada con el financiamiento de anticipos para la compra de aeronaves asciende a US$308,640. La Compañía cubre esta obligación mediante transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves en la fecha de entrega; por lo tanto, no representa un desembolso que impacte directamente al capital de trabajo de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2023, el monto contratado de líneas de crédito otorgadas a la Compañía asciende a US$1,388,830, de las cuales US$960,930 se relacionaron con deuda financiera (US$228,435 no han sido dispuestos) y US$427,900 se relacionaron con cartas de crédito (US$178,800 no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2023, la Compañía tenía disponibles líneas de crédito por US$407,235. Al 31 de diciembre de 2022, el monto contratado de líneas de crédito otorgadas a la Compañía asciende a US$859,098, de las cuales US$701,220 se relacionaron con deuda financiera (US$390,289 no han sido dispuestos) y US$157,878 se relacionaron con cartas de crédito (US$16,129 no han sido dispuestos).

La Compañía celebró en abril de 2022 tres financiamientos de anticipos para la adquisición de aeronaves con arrendadores. Para ello, se creó un fideicomiso mexicano para cada contrato (CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple), para JSA International U.S. Holdings, LLC el Fideicomiso 3866, para GY Aviation Lease 1714 Co. Limited el Fideicomiso 3855, y para Incline II B Shannon 18 Limited el Fideicomiso 3867. Estos préstamos no incluyen *covenants* o restricciones.

La Compañía celebró en julio de 2022 un financiamiento de anticipos para la adquisición de aeronaves con Oriental Leasing 6 Company Limited. Para ello, se creó un fideicomiso mexicano para este contrato con CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple, Fidecomiso 3921. Estos préstamos no incluyen *covenants* o restricciones.

El 20 de junio de 2019, la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, emitió 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios ("CEBUR") bajo la clave de pizarra VOLARCB 19 por la cantidad de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US$88.8 millones al 31 de diciembre de 2023, con base al tipo de cambio de Ps.16.89 por US$1) a través del Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB/3249 creado por Concesionaria. El monto de la emisión es parte de un programa aprobado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores por un monto de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos (US$177.6 millones al 31 de diciembre de 2023, con base al tipo de cambio de Ps.16.89 por US$1).

Los certificados tienen un vencimiento de cinco años con reducciones anuales de Ps.250,000, Ps.500,000, Ps.500,000 y Ps.250,000 (US$14.8 millones, US$29.6 millones, US$29.6 millones y US$14.8 millones al 31 de diciembre de 2023, con base al tipo de cambio de Ps.16.89 por US$1) en 2021, 2022, 2023 y 2024, respectivamente, con una tasa de interés anual a TIIE 28 días más 175 puntos base. Los certificados comenzaron a amortizarse al final del segundo año.

El 13 de octubre de 2021, la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, realizó en el mercado mexicano una segunda emisión de 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios ("CEBUR") bajo la clave de pizarra VOLARCB21L por Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US$88.8 millones al 31 de diciembre de 2023, con base al tipo de cambio de Ps.16.89 por US$1) a través del Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB/3249 creado por Concesionaria. El monto de la emisión es parte de un programa aprobado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México por un monto de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos (US$177.6 millones al 31 de diciembre de 2023, con base al tipo de cambio de Ps.16.89 por US$1). Con esta segunda emisión se ha alcanzado el monto total aprobado para el programa.

Los Certificados Bursátiles están alineados con los Principios de Bonos Vinculados a la Sostenibilidad 2020 ("Sustainability-Linked Bond Principles"). administrados por la Asociación Internacional del Mercado de Capitales (ICMA), los cuales tienen como objetivos de Sostenibilidad (SPT) para el "Key Performance Indicator" de reducir las emisiones de carbono medidas como gramos de emisiones de CO2 por pasajero de ingresos (gCO2 / RPK) en un 21.54%, 24.08% y un 25.53% para 2022, 2023 y 2024, respectivamente, en comparación con 2015. Esta oferta ayudará a la Compañía a lograr sus objetivos sostenibles a largo plazo, entre los que se encuentran reducir las emisiones de CO2 en un 35.42% para 2030.

Una característica de los Certificados Bursátiles es que la tasa de interés se podrá ajustar 25 (veinticinco) puntos base al alza, si no se cumplen los objetivos de sostenibilidad al 2022, por lo que el 20 de septiembre de 2023, la tasa de interés aumentó 25 (veinticinco) puntos base. Existe la posibilidad de mitigar la tasa adicional si se cumplen los objetivos de los siguientes años.

Los certificados tienen una reducción anual con vencimiento a cinco años de Ps.83,333, Ps.500,000, Ps.500,000 y Ps.416,667 (US$4.9 millones, US$29.6 millones, US$29.6 millones y US$24.7 millones al 31 de diciembre de 2023, con base al tipo de cambio de Ps.16.89 por US$1) en 2023, 2024, 2025 y 2026, respectivamente, con una tasa de interés anual TIIE 28 más 200 puntos base más un ajuste de 25 (veinticinco) puntos base a partir del 20 de septiembre de 2023. Los certificados comenzaron a amortizarse al final del segundo año.



El 28 de septiembre de 2023, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México aprobó un aumento al programa vigente por un monto de hasta Ps.5,000 millones de pesos mexicanos (US$296.0 millones al 31 de diciembre de 2023, con base al tipo de cambio Ps.16.89 por US$1). Con esta autorización, el 28 de septiembre de 2023, la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, realizó en el mercado mexicano una tercera emisión de 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios bajo la clave de pizarra VOLARCB23 por Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US$88.8 millones al 31 de diciembre de 2023, con base al tipo de cambio Ps.16.89 por US$1) a través del Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB/3249 creado por Concesionaria.

Los certificados tienen un vencimiento de cinco años con reducciones anuales de Ps.187,500, Ps.750,000 y Ps.562,500 (US$11.1 millones, US$44.4 millones y US$33.3 millones al 31 de diciembre de 2023, con base al tipo de cambio Ps.16.89 por US$1) en 2026, 2027 y 2028, respectivamente, con una tasa de interés anual de TIIE 28 más 215 puntos base. Los certificados comienzan a amortizarse al final del tercer año.

La estructura de certificados bursátiles opera con reglas específicas y proporciona una "Razón de cobertura del servicio de deuda" ("DSCR" por sus siglas en inglés) que se calcula comparando la cobranza en pesos mexicanos durante los seis meses anteriores con los siguientes seis meses de servicio de la deuda. En general, no existe retención de fondos si la relación excede 2.5 veces. La amortización de los certificados bursátiles inició en julio de 2021 para la primera emisión, la segunda emisión comenzará en noviembre de 2023 y la tercera emisión comenzó en octubre 2026. Además, la amortización anticipada aplica si:

i) La razón de cobertura de deuda es menor a 1.75x en alguna de las fechas de determinación;
ii) Un evento de retención no es subsanado en un periodo de 90 días consecutivos;
iii) La cuenta de reserva de la deuda de cualquier serie mantiene en depósito una cantidad menor que el saldo requerido de la cuenta de reserva de la deuda por un período que incluye dos o más métodos de pago consecutivos;
iv) Evento de insolvencia de Concesionaria;
v) La actualización de un nuevo evento de insolvencia con relación a Concesionaria;
vi) La actualización de un nuevo evento de incumplimiento.

En caso de incumplimiento el Fiduciario se abstendrá de entregar cualquier cantidad que de otra manera tendría que entregar a Concesionaria y dedicará dichos flujos para amortizar el principal de los certificados bursátiles ("CEBUR").

Al 31 de diciembre de 2023, la Compañía cumple con las condiciones de los certificados bursátiles.

En diciembre de 2021, la Compañía renovó una línea de capital de trabajo con Banco Sabadell S.A., Institución de Banca Múltiple ("Sabadell") en pesos mexicanos. La línea de crédito tiene fecha de vencimiento del 31 diciembre de 2023, con una tasa de interés anual de TIIE 28 días más 240 puntos base de margen. Al 31 de diciembre de 2023 la línea de crédito ha expirado.

La deuda de capital de trabajo "Sabadell" incluye determinadas obligaciones.

i) El deudor conjunto (Concesionaria) debe representar el 85% del EBITDA de la Controladora.

Al 31 de diciembre de 2022, la Compañía no cumplía con la obligación financiera con Sabadell establecido en el contrato. La Compañía liquidó este préstamo a corto plazo el 5 de enero de 2023 y con dicho pago, cualquier potencial efecto de incumplimiento fue solventado. El incumplimiento no detonó ninguna consideración de incumplimiento cruzado a otras deudas o contratos de arrendamiento de la Compañía.

En diciembre de 2022, la Compañía firmó una línea de capital de trabajo con Banco Actinver, S.A., Institución de Banca Múltiple ("Actinver") en pesos mexicanos, con una tasa de interés anual de TIIE 28 días más 250 puntos base de margen. Al 31 de diciembre de 2023, la compañía cuenta con la totalidad del saldo disponible.

La deuda de capital de trabajo con "Actinver" no incluye obligaciones o restricciones.

Otros acuerdos de financiamiento

Durante 2023, la Compañía celebró varios contratos que calificaron como transacciones fallidas de venta y arrendamiento en vía de regreso. En consecuencia, estos acuerdos se contabilizaron como transacciones de financiamiento. El detalle de estos acuerdos se presenta a continuación:

1) En septiembre de 2023, la Compañía celebró acuerdos con Tarquin Limited, los cuales otorgan financiamiento para la adquisición de motores. Los contratos devengan una tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2028.

2) En septiembre de 2023, la Compañía también celebró acuerdos adicionales con NBB-V11218 Lease Partnership y con NBBV11951 Lease Partnership, que otorgan financiamiento para la adquisición de motores. Estos contratos devengan una tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2028.

3) En septiembre y octubre de 2023, la Compañía celebró acuerdos con Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited (no en su capacidad individual sino únicamente como fiduciario del Fideicomiso) para la adquisición de motores. Estos contratos devengan una tasa de interés anual de 7.16% y vencen en 2028.

4) En noviembre de 2023, la Compañía celebró acuerdos con NBB Pintail Co. Ltd. para la adquisición de motores. Estos contratos devengan una tasa de interés anual de 6.99% y vencen en 2028.

Cambios en pasivos provenientes de actividades financieras

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022 los cambios en los pasivos por actividades de financiamiento de la Compañía se resumen en la siguiente tabla:

	1 de enero, 2023	Flujo de efectivo neto	Interés devengado [1]	Cambios por fluctuación cambiaria	Reclasificación de corto a largo plazo	Otros	Efectos de conversión	Al 31 de diciembre de 2023
Préstamos a corto plazo que devengan intereses	US$ 112,148	US$ (22,356)	US$ 5,118	US$ (739)	US$ 121,804	US$ (479)	US$ 4,793	US$ 220,289
Préstamos a largo plazo que devengan intereses	160,887	381,255	-	-	(121,804)	(1,454)	13,892	432,776
Total de pasivos provenientes de actividades de financiamiento	US$ 273,035	US$ 358,899	US$ 5,118	US$ (739)	US$ -	US$ (1,933)	US$ 18,685	US$ 653,065

	1 de enero, 2022	Flujo de efectivo neto	Interés devengado [1]	Cambios por fluctuación cambiaria	Reclasificación de corto a largo plazo	Otros	Efectos de conversión	Al 31 de diciembre de 2022
Préstamos a corto plazo que devengan intereses	US$ 196,898	US$ (52,984)	US$ 761	US$ 739	US$ 65 063	US$ 124	US$ 1 547	US$ 112,148
Préstamos a largo plazo que devengan intereses	108,039	111,776	-	-	(65, 963)	442	5,693	160,887
Total de pasivos provenientes de actividades de financiamiento	US$ 304,937	US$ (41,208)	US$ 761	US$ 739	US$ -	US$ 566	US$ 7,240	US$ 273,035

[1] Este saldo se encuentra neto de provisiones de intereses e intereses efectivamente pagados al 31 de diciembre de 2023 y 2022, respectivamente

6. Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, este rubro se integra como sigue:

	2023	2022
Efectivo en bancos	US$ 117,764	US$ 77,224
Efectivo en caja	850	425
Inversiones a corto plazo (inversiones de alta liquidez / equivalentes de efectivo)	642,604	627,331
Fondos restringidos en fideicomiso relacionados con reserva de la deuda	12,936	6,873
Total de efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	US$ 774,154	US$ 711,853

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Compañía registró una parte de las ventas anticipadas de boletos por un monto de US$12,936 y US$6,873, respectivamente, como un fondo restringido (Nota 1e). Los fondos restringidos mantenidos en los Fideicomisos se utilizan para constituir las reservas del servicio de la deuda y no pueden usarse para fines distintos de los establecidos en los contratos de los Fideicomisos.

7. Partes relacionadas

a) A continuación, se presenta un análisis de los saldos con partes relacionadas al 31 de diciembre de 2023 y 2022.

Todas las Compañías son consideradas como afiliadas, ya que los principales accionistas o directores de la Compañía son directa o indirectamente accionistas o directores de las partes relacionadas:

	Tipo de transacción	País de origen	2023	2022	Términos
Por cobrar:					
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")	Código compartido	EUA	US$	- US$ 2,155	30 días
Por pagar:					
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. ("OMA")	Servicios aeroportuarios	México	US$ 12,881	US$ 13,579	30 días
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")	Código compartido	EUA	1,918	2	30 días
Chevez, Ruiz, Zamarripa y Cía., S.C.	Honorarios por servicios profesionales	México	620	815	30 días
A&P International Services, S.A.P.I. de C.V. ("AISG")	Mantenimiento de aeronaves	México	313	191	30 días
Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C.	Honorarios por servicios profesionales	México	105	22	30 días
MRO Commercial, S.A. ("MRO")	Mantenimiento de aeronaves y soporte técnico	El Salvador	8	1	30 días
			US$ 15,845	US$ 14,610	

b) Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía realizó las siguientes operaciones con partes relacionadas:

Operaciones con partes relacionadas	País de origen		2023		2022		2021
Ingresos:							
Transacciones con afiliadas							
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")							
Código compartido	EUA	US$	-	US$	5	US$	3,547
Gastos:							
Transacciones con afiliadas							
MRO Commercial, S.A.							
Mantenimiento aeronaves[1]	El Salvador	US$	15,674	US$	11,097	US$	-
Soporte técnico	El Salvador		17		-		-
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. ("OMA")							
Servicios de aeropuerto	Mexico		12,263		9,792		6,607
A&P International Services, S.A.P.I. de C.V. ("AISG")							
Mantenimiento de aeronaves	México		2,895		914		-
Chevez, Ruiz, Zamarripa y Cia, S.C.							
Honorarios por servicios profesionales	Mexico		1,175		923		238
Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C.							
Honorarios por servicios profesionales	Mexico		225		196		214
Servprot, S.A. de C.V.							
Servicios de seguridad	México		115		207		175
Aeromantenimiento, S.A.							
Mantenimiento de aeronaves	El Salvador		-		3,690		7,964
Soporte técnico	El Salvador		-		170		143

[1] Incluye operaciones de mantenimiento mayor

c) Frontier Airlines Inc. ("Frontier")

Frontier es una parte relacionada porque los señores Brian H. Franke y Andrew Broderick son miembros del consejo de administración de la Compañía y miembros del consejo de administración de Frontier, así como socios directores de Indigo Partners que tienen inversiones en ambas compañías. Al 31 de diciembre de 2023 la Compañía no tenía saldos por cobrar con Frontier. Al 31 de diciembre de 2022 el saldo por cobrar con Frontier fue de US$2,155. Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la cuenta por pagar fue de US$1,918 y US$2, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023 la Compañía no reconoció transacciones de ingresos. Al 31 de diciembre de 2022 y 2021, la Compañía reconoció transacciones de ingreso bajo este acuerdo por US$5 y US$3,547, respectivamente.

Frontier inicio operaciones con la Compañía en agosto de 2018. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 no existen garantías otorgadas o recibidas por ninguna parte relacionada con respecto a las cuentas por pagar o por cobrar. Por el año terminado el 31 de diciembre de 2022 no se ha reconocido ninguna provisión por pérdidas o ganancias esperadas debido a que la Compañía considera que el riesgo de crédito es mínimo, y estos saldos son cuentas corrientes.

d) Servprot, S.A. de C.V. ("Servprot")

Servprot fue una parte relacionada hasta el 13 de junio de 2023 debido a que Enrique Beltranena Mejicano, Presidente y Director General de la Compañía, fue accionista de dicha sociedad. Servprot ofrecía servicios de seguridad para el señor Beltranena y su familia. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Compañía no tiene saldos con Servprot bajo este contrato.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 la Compañía registró un gasto de US$115, US$207 y US$175 respectivamente.

e) Aeromantenimiento, S.A. ("Aeroman")

Aeroman fue una parte relacionada, debido a que Marco Baldocchi, miembro del Consejo de Administración de la Compañía es Director suplente de Aeroman. El 1 de enero de 2017, la Compañía celebró un contrato de servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves con Aeromantenimiento, S.A., el cual se extendió y modificó para ser celebrado con MRO Commercial, S.A. ("MRO"), sociedad afiliada de Aeroman, el 1 de enero de 2022. Este contrato contempla utilizar exclusivamente los servicios de Aeroman para la reparación y mantenimiento de aeronaves, sujeto a disponibilidad. De acuerdo con los términos del contrato, Aeroman debe proporcionar los servicios de inspección, mantenimiento, reparación, restauración y revisión de la flota de aeronaves. Los pagos se realizan conforme a este contrato y dependen de los servicios prestados. Este contrato tiene vigencia de cinco años, extendidos por cinco años adicionales desde el 1 de enero de 2022.

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Compañía no tiene saldo bajo este contrato con Aeroman.

La Compañía no reconoció transacciones de gastos por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023. La Compañía incurrió en gastos de mantenimiento en aeronaves y soporte técnico con Aeroman por un monto de US$3,860 y US$8,107, para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2022 y 2021, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 los saldos por pagar del contrato con MRO son de US$8 y US$1, respectivamente. La Compañía incurrió en gastos de mantenimiento en aeronaves con MRO por un monto de US$15,691 y US$11,097 por los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, respectivamente.

f) Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C. ("MACF")

MACF es parte relacionada porque Ricardo Maldonado Yañez y Eugenio Macouzet de León, miembro del consejo propietario y consejero suplente, respectivamente, del Consejo de Administración de la Compañía desde abril de 2018, son socios de MACF que brinda servicios legales a la Compañía. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Compañía tenía un saldo por pagar del contrato con MACF de US$105 y US$22, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía incurrió en gastos de servicios legales con esta parte relacionada de US$225, US$196 y US$214, respectivamente.

g) Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. ("OMA")

El 22 de abril de 2020, OMA se convirtió en una parte relacionada debido a que el Sr. Ricardo Maldonado Yañez es miembro independiente del Consejo de Administración, y funge como presidente de nuestro

Comité de Prácticas Societarias y miembro del Consejo de Administración de OMA y la Sra. Guadalupe Phillips Margain, quien es miembro independiente de nuestro Consejo de Administración, fue miembro del Consejo de Administración de OMA hasta noviembre de 2022. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la cuenta por pagar con OMA fue de US$12,881 y US$13,579, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 la Compañía reconoció gastos por US$12,263, US$9,792 y US$6,607, respectivamente.

h) Chevez, Ruiz, Zamarripa y Cia, S.C. ("Chevez")

Chevez es en una parte relacionada porque el señor José Luis Fernández Fernández es miembro independiente de nuestro Consejo de Administración, así como Presidente del Comité de Auditoría de la Compañía y socio no administrador de Chevez. Chevez nos presta el servicio de asesoría fiscal. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la cuenta por pagar con Chevez fue de US$620 y US$815, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 la Compañía reconoció gastos por US$1,175, US$923 y US$238, respectivamente.

i) A&P International Services, S.A.P.I. de C.V. ("AISG")

Desde del 4 de julio AISG ha sido considerada una parte relacionada debido a que Harry F. Krensky, Miembro del Consejo de Administración de la Compañía, es Presidente del Consejo de Administración de AISG. Adicionalmente, Harry F. Krensky es socio director de Discovery Americas, un fondo de capital privado que indirectamente mantiene y gestiona una posición de inversión en AISG, a través de Newton Investors L.P. y DAIVCK 16. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la cuenta por pagar con AISG fue de US$313 y US$191, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Compañía incurrió en gastos de mantenimiento de aeronaves y motores por US$2,895 y US$914.

j) CleanJoule, Inc. ("CleanJoule")

CleanJoule es una parte relacionada debido a que el Sr. Brian H. Franke, presidente de nuestro Consejo de Administración, es un directivo de Franke Family Joule, LLC. Desde el 23 de mayo de 2023, ha sido accionista de CleanJoule y tiene derecho a nombrar a un miembro de su Consejo de Administración. Además, el 23 de mayo de 2023, el Sr. Andrew Broderick, miembro del Consejo de Administración, fue designado por Franke Family Joule, LLC como miembro del Consejo de Administración de CleanJoule. CleanJoule es una empresa que produce combustible de aviación sostenible (SAF por sus siglas en inglés) rentable y de alto rendimiento a partir de desechos agrícolas y residuos orgánicos. El 23 de mayo de 2023, la Compañía realizó una inversión de US$1,747 mediante la compra de acciones comunes de CleanJoule, Inc. Esta transacción ha sido registrada como un instrumento financiero en el rubro de otros activos no circulantes en el estado consolidado de situación financiera ya que la Compañía no tiene influencia o control significativo sobre CleanJoule.

k) Directores y funcionarios

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023 y 2022, el presidente y miembros independientes del Consejo de Administración de la Compañía recibieron una compensación neta de US$696 y US$561, respectivamente y el resto de los directores recibieron una compensación neta de US$242 y US$177, respectivamente.



Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2023 el monto pagado al presidente y miembros independientes incluye un pago en especie a través de acciones de la Compañía por US$305.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2021, el presidente y miembros independientes del Consejo de Administración de la Compañía recibieron una compensación neta de US$622 y el resto de los directores recibieron una compensación neta de US$179.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, los ejecutivos que forman parte del grupo de alta dirección de la Compañía recibieron una compensación agregada de beneficios de corto plazo por un importe de US$13,845, US$11,679 y US$10,464; así como, beneficios de largo plazo por un monto de US$5,689, US$5,951 y US$8,365, respectivamente. Estos importes se reconocieron como parte del rubro de salarios y beneficios en el estado consolidado de resultados.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 el costo de las transacciones por pagos basados en acciones (Plan de incentivos a largo plazo de la Compañía) fue de US$6,048, US$5,074 y US$4,410, respectivamente. El beneficio de las transacciones liquidables en efectivo MIP II fue de US$119, US$4,365 y US$2,984, respectivamente (Nota 18).

La Compañía adoptó un nuevo plan de beneficios a corto plazo para cierto personal, mediante el cual se otorgan bonos en efectivo para cumplir con ciertas metas de rendimiento determinadas por la Compañía. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 la Compañía registró una provisión por un monto de US$6,541 y US$7,027, respectivamente. En relación con estos bonos en efectivo, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 la Compañía registró un gasto por un monto de US$6.357, US$6,893 y US$7,602, respectivamente, bajo el rubro de salarios y beneficios.

8. Otras cuentas por cobrar, neto

Un análisis de otras cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2023 y 2022, se detalla a continuación:

	2023	2022
Corrientes:		
Tarjetas de crédito	US$ 59,675	US$ 43,942
Beneficios del proveedor	11,174	11,491
Otras cuentas por cobrar	4,652	4,448
Clientes de cargo	4,633	4,291
Tarjeta de crédito de lealtad	4,230	9,432
Agencias de viaje y comisiones por venta de seguros	3,493	3,731
Otros puntos de venta	1,014	1,968
Empleados	777	68
Servicios aeroportuarios	473	287
	90,121	79,658
Provisión para pérdidas crediticias esperadas	(877)	(809)
	US$ 89,244	US$ 78,849

Las cuentas por cobrar de la Compañía tienen los siguientes vencimientos:

Días	2023 Deteriorada	2023 No Deteriorada	Total 2023	2022 Deteriorada	2022 No deteriorada	Total 2022
0–30	US$ 677	US$ 73,923	US$ 74,600	US$ 622	US$ 68.356	US$ 68.978
31–60	-	10,628	10,628	-	1.580	1.580
61–90	-	435	435	-	4.865	4.865
91–120	200	4,258	4,458	187	4,048	4,235
	US$ 877	US$ 89,244	US$ 90,121	US$ 809	US$ 78,849	US$ 79,658

Los movimientos de la provisión para pérdidas crediticias esperadas del 31 de diciembre de 2021 al 31 de diciembre de 2023 son como sigue:

Saldo al 31 de diciembre de 2021	US$	(615)
Cancelaciones		1,478
Incrementos en la estimación		(1,672)
Saldo al 31 de diciembre de 2022		(809)
Cancelaciones		**1,262**
Incrementos en la estimación		**(1,330)**
Saldo al 31 de diciembre de 2023	US$	(877)

Las provisiones para pérdidas crediticias esperadas se establecen de acuerdo con el enfoque que se revela en la Nota 1g) ii).

9. Inventarios

Un análisis de los inventarios al 31 de diciembre de 2023 y 2022 es el siguiente:

	2023	2022
Refacciones de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo	US$ 16,117	US$ 15,758
	US$ 16,117	US$ 15,758

Los inventarios de la Compañía se utilizan principalmente durante la prestación de servicios de vuelo y para los eventos de mantenimiento realizados por la Compañía y son valuados al menor costo o a su valor de reposición. La Compañía reconoce las estimaciones necesarias para las disminuciones en el valor de sus inventarios por deterioro, obsolescencia, lento movimiento y otras causas que indiquen que el aprovechamiento o realización de las refacciones de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo que forman parte del inventario resultará inferior al valor registrado.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía no registro pérdida por deterioro en el valor del inventario. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, los inventarios de consumo, registrados como parte de los gastos de mantenimiento, ascendieron a US$20,928, US$17,825 y US$15,406, respectivamente.

10. Pagos anticipados y otros activos circulantes

Los pagos anticipados y otros activos circulantes al 31 de diciembre de 2023 y 2022 se analizan como sigue:

	2023	2022
Otros pagos anticipados	US$ 13,057	US$ 8,371
Anticipos a proveedores	9,347	6,446
Seguros pagados por anticipado	9,175	5,816
Comisión a agencias por venta de boletos (Nota 1d)	7,729	9,037
Créditos de vuelo	4,368	3,519
	US$ 43,676	US$ 33,189

11. Depósitos en garantía

El análisis de este rubro al 31 de diciembre de 2023 y 2022 es el siguiente:

	2023	2022
Activos circulantes:		
Depósito de cartas de crédito	US$ 138,207	US$ 44,609
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagado a los arrendadores (Nota 11)	7,056	16,767
Otros depósitos en garantía	1,428	1,398
Depósitos para renta de equipo de vuelo	1,145	1,583
	147,836	64,357
Activo no circulante:		
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagado a arrendadores (Nota 11)	409,997	424,347
Depósitos para renta de equipo de vuelo	48,125	56,049
Otros depósitos en garantía	3,874	3,482
	461,996	483,878
	US$ 609,832	US$ 548,235

12. Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto

	Inversión		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
Mejoras a equipos de vuelo arrendados	US$ 579,349	US$ 421,130	US$ (331,124)	US$ (215,238)	US$ 248,225	US$ 205,892
Pagos anticipados para compra de aeronaves y motores[1-3]	389,380	185,455	-	-	389,380	185,455
Equipo de vuelo	202,355	110,959	(67,316)	(58,792)	135,039	52,167
Construcciones y mejoras en procesos	27,135	31,900	-	-	27,135	31,900
Construcciones y mejoras	8,802	7,564	(7,310)	(6,818)	1,492	746
Mobiliario y equipo de oficina	3,487	2,997	(2,156)	(1,903)	1,331	1,094
Maquinaria y equipo de taller	1,658	1,131	(622)	(489)	1,036	642
Equipo de cómputo	1,193	1,409	(1,108)	(1,297)	85	112
Equipo de comunicaciones	698	582	(443)	(397)	255	185
Herramientas de taller	660	429	(478)	(420)	182	9
Equipo de transporte motorizado en plataforma	614	565	(475)	(315)	139	250
Carros de servicio a bordo	542	452	(416)	(368)	126	84
Equipo de fuerza eléctrica	530	530	(345)	(295)	185	235
Total	US$ 1,216,403	US$ 765,103	US$ (411,793)	US$ (286,332)	US$ 804,610	US$ 478,771

[1] Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, estos montos incluyen costo por préstamos capitalizados por US$21,901 y US$7,916, respectivamente. [2] El monto de este rubro es neto de bajas de costos por préstamos capitalizados relacionados a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso por US$3,330 y US$21,592, respectivamente.

	Equipo de vuelo	Construcciones y mejoras	Equipo de cómputo	Mobiliario y equipo de oficina	Equipo de fuerza eléctrica	Herramientas de taller	Equipo de transporte motorizado en plataforma	Equipo de comunicaciones	Maquinaria y equipo de taller	Carros de servicio a bordo	Provisión por obsolescencia	Pagos anticipados para compra de aeronaves y motores	Construcciones y mejoras en proceso	Mejoras a equipos arrendados	Total
Saldo neto al 31 de diciembre de 2021	US$ 41,914	US$ 24[illegible]	US$ [illegible]	US$ [illegible]52	US$ 289	US$ 56	US$ [illegible]	US$ [illegible]	US$ 701	US$ 114	US$ -	US$ 253,876	US$ 26,522	US$ 197,811	US$ 454,687
Altas	17,091	-	8	9	4	8	-	-	47	9	-	166,571	33,838	108,811	356,194
Bajas y transferencias	(1,656)	-	-	(2)	-	-	-	(1)	-	-	-	(331,253)	(4,838)	-	(227,750)
Costos por préstamos capitalizados, neto[1]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(13,676)	-	-	(13,676)
Otros movimientos	-	107	(1)	67	17[illegible]	-	7	1	4	-	-	(13)	(21,622)	21,448	(9)
Depreciación	(5,182)	(607)	(95)	(232)	(51)	(55)	(155)	(38)	(110)	(37)	-	-	-	(84,378)	(90,790)
Al 31 de diciembre de 2022	52,167	746	112	1,094	235	9	250	185	642	84	-	185,455	31,900	205,892	478,771
Costo	110,959	7,564	1,409	2,997	530	429	565	582	1,131	452	-	185,455	31,900	421,130	765,103
Depreciación acumulada	(58,792)	(6,818)	(1,297)	(1,903)	(295)	(420)	(315)	(397)	(489)	(368)	-	-	-	(215,238)	(286,332)
Saldo neto al 31 de diciembre de 2022	52,167	746	112	1,094	235	9	250	185	642	84	-	185,455	31,900	205,892	478,771
Altas	**93,868**	**8**	**6**	**58**	**-**	**6**	**1**	**6**	**166**	**-**	**-**	**230,439**	**17,693**	**139,830**	**482,081**
Bajas y transferencias	**(675)**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(1)**	**-**	**-**	**-**	**(45,085)**	**(1,529)**	**(122)**	**(47,412)**
Costos por préstamos capitalizados, neto[1]	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**18,571**	**-**	**-**	**18,571**
Otros movimientos	**-**	**1,231**	**43**	**432**	**-**	**224**	**48**	**111**	**361**	**90**	**-**	**-**	**(20,929)**	**18,389**	**-**
Depreciación	**(10,321)**	**(493)**	**(76)**	**(253)**	**(50)**	**(57)**	**(160)**	**(46)**	**(133)**	**(48)**	**-**	**-**	**-**	**(115,764)**	**(127,401)**
Al 31 de diciembre de 2023	**135,039**	**1,492**	**85**	**1,331**	**185**	**182**	**139**	**255**	**1,036**	**126**	**-**	**389,380**	**27,135**	**248,225**	**804,610**
Costo	**202,355**	**8,802**	**1,193**	**3,487**	**530**	**660**	**614**	**698**	**1,658**	**542**	**-**	**389,380**	**27,135**	**579,349**	**1,216,403**
Depreciación acumulada	**(67,316)**	**(7,310)**	**(1,108)**	**(2,156)**	**(345)**	**(478)**	**(475)**	**(443)**	**(622)**	**(416)**	**-**	**-**	**-**	**(331,124)**	**(411,793)**
Saldo neto al 31 de diciembre de 2023	US$ 135,039	US$ 1,492	US$ 85	US$ 1,331	US$ 185	US$ 182	US$ 139	US$ 255	US$ 1,036	US$ 126	US$ -	US$ 389,380	US$ 27,135	US$ 248,225	US$ 804,610

a) Durante 2023 y 2022, la Compañía adquirió nueve motores (cinco NEO y cuatroV2500) y dos motores de repuesto NEO, respectivamente, los cuales se contabilizaron al costo por un monto total de US$85,182 y US$20,120, respectivamente. La Compañía identificó los componentes principales como partes separadas a su respectivo costo. Estos componentes principales del motor se presentan como parte de equipo de vuelo y se deprecian durante su vida útil.

b) Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Compañía capitalizó costos por préstamos por un monto de US$21,901 y US$7,915, respectivamente (Nota 23). La Compañía capitalizó costos por préstamos reales de los préstamos directamente atribuibles a la construcción de aeronaves y motores. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022, la tasa ponderada utilizada para determinar el monto capitalizado de los costos por préstamos fue de 8.85% y 5.34%, respectivamente.

c) El gasto por depreciación por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, fue de US$127,401, US$90,790 y US$50,297, respectivamente. Los gastos por depreciación del año son reconocidos como componentes de los gastos operativos en los estados consolidados de resultados.

d) En octubre de 2005 y diciembre de 2006, la Compañía celebró contratos con Airbus y con International Aero Engines AG ("IAE") para la compra de aeronaves y motores, respectivamente. Con base en dichos contratos y previo a la entrega de cada aeronave y motor, la Compañía acordó realizar anticipos que fueron calculados con base en el precio de referencia de cada aeronave y motor, utilizando una fórmula establecida para este fin en el contrato.

En 2011, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 44 aeronaves A320 para ser entregados entre 2015 y 2020. La orden incluye 14 aeronaves A320 Current Engine Option, ("CEO", por sus siglas en inglés) y 30 aeronaves A320NEO. Adicionalmente, durante diciembre de 2017, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 80 aeronaves que se entregarán entre 2022 y 2026. El pedido incluye 46 A320NEO y 34 A321NEO. En virtud de dicho acuerdo, y antes de la entrega de cada aeronave, la Compañía acordó hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo.

En noviembre de 2018, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para reprogramar la entrega de 26 aeronaves entre 2019 y 2022. Además, en esta modificación, la Compañía utilizó sus derechos en el acuerdo de compra de Airbus para convertir seis A320NEO en A321NEO. En julio de 2020, se modificó el acuerdo con Airbus para reprogramar las entregas de 80 aeronaves entre 2023 y 2028. En octubre de 2020, modificamos el acuerdo con Airbus para reprogramar las 18 entregas de flota restantes entre 2020 y 2022.

En 2021, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 39 aeronaves de la familia A320 para ser entregados entre 2023 y 2029; la orden incluye solamente aeronaves A321NEO. En virtud de dicho acuerdo, y antes de la entrega de cada aeronave, la Compañía acordó hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo. Además, en esta modificación, Volaris utilizó sus derechos en el acuerdo de compra de Airbus para convertir veinte A320NEO en A321NEO.

En 2022, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 25 aeronaves de la familia A320 para ser entregados en 2030; la orden incluye solamente aeronaves A321NEO. En virtud de dicho acuerdo, y antes de la entrega de cada aeronave, la Compañía acordó hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo.

El 16 de agosto de 2013, la Compañía entró en ciertos acuerdos con IAE y United Technologies Corporation Pratt & Whitney Division ("P&W"), los cuales incluían la compra de motores para 14 A320CEO y 30 A320NEO respectivamente, para ser entregados entre 2014 y 2022. Este acuerdo también incluye la compra de un motor de repuesto para la flota de A320CEO (que se recibió durante el cuarto trimestre de 2016) y seis motores de repuesto para la flota de A320NEO a ser recibidos entre 2017 y 2022. En noviembre de 2015, la Compañía modificó el acuerdo con el proveedor de motores para prestar los principales servicios de mantenimiento de los motores de 16 aeronaves (diez A320NEO y seis A321NEO). Este acuerdo también incluye la compra de tres motores de repuesto, dos de ellos para la flota de A320NEO y uno para la flota de A321NEO. En abril de 2021, la Compañía modificó el acuerdo con el proveedor de motores para prestar los principales servicios de mantenimiento de los motores de dos aeronaves A320NEO.

El 12 de mayo de 2020, la Compañía entró en ciertos acuerdos con IAE, los cuales incluían la compra de 46 motores A320NEO y 34 A321NEO respectivamente, para ser entregados entre 2022 y 2028. Este acuerdo también incluye la compra de once motores de repuesto para la flota de A320NEO que se recibirán entre 2022 y 2029.

En octubre 2021, la Compañía modificó el acuerdo con el proveedor de motores para prestar los principales servicios de mantenimiento de los motores de trece aeronaves A320NEO. Este acuerdo también incluye la compra de un motor de repuesto para la flota de A320NEO.

Como parte del acuerdo con P&W, la Compañía recibió notas de crédito en diciembre de 2017 por US$3.1 millones, los cuales se amortizan linealmente de forma prospectiva durante el plazo del contrato. Al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía amortizó un beneficio correspondiente a estas notas de crédito por US$216, US$225 y US$241, respectivamente, el cual se reconoció como una compensación a los gastos de mantenimiento en los estados consolidados de resultados.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022 los montos pagados como anticipos para la compra de aeronaves y motores de repuesto fueron de US$230.4 millones y US$166.6 millones, respectivamente.

El actual acuerdo de compra con Airbus requiere que la Compañía acepte la entrega de 141 aeronaves de la familia Airbus A320 durante un período de ocho años (de enero de 2024 a diciembre de 2030). El acuerdo prevé la incorporación de 141 Aeronaves a su flota de la siguiente manera: 10 en 2024, 23 en 2025, 29 en 2026, 21 en 2027, 19 en 2028, 14 en 2029 y 25 en 2030; considerando que dichas entregas están sujetas a posibles retrasos por parte del fabricante. Los compromisos con respecto a las adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo se incluyen en la Nota 25.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023 2022 y 2021 la Compañía entró en transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves y motores, obteniendo ganancias de US$8,275, US$21,193 y US$9,668, respectivamente, que fueron reconocidas en el rubro de otros ingresos operativos en el estado consolidado de resultados. Estas ganancias representaron únicamente el monto que se relaciona con los derechos transferidos al comprador-arrendador. (Nota 22).

e) Durante diciembre de 2017, la Compañía celebró una actualización a su contrato de soporte con Lufthansa por 66 meses, con fecha efectiva de 1 de julio de 2018. Este acuerdo incluye términos y condiciones similares a las del contrato original.



Como parte del acuerdo, la Compañía recibió notas de crédito por un monto de US$5 millones en 2022 y US$1.5 millones en 2017, que se amortizan mediante el método de línea recta sobre una base prospectiva durante la vigencia del contrato. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía amortizó el beneficio correspondiente a estas notas de crédito por US$519, US$452 y US$258, respectivamente, el cual es reconocido como una compensación por gastos de mantenimiento en el estado consolidado de resultados.

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía no reconoció una pérdida por deterioro.

13. Activos intangibles, neto

La integración de la cuenta y los movimientos de activos intangibles son como siguen:

	Años de vida útil	Inversión		Amortización acumulada al 31 de diciembre de		Valor neto en libros	
		2023	2022	2023	2022	2023	2022
Software	1 – 4	US$ 58,281	US$ 47,850	US$ (42,062)	US$ (35,125)	US$ 16,219	US$ 12,725

Saldos al 1 de enero de 2022	US$ 12,632
Adiciones	6,790
Amortización	(6,696)
Diferencias por tipo de cambio	(1)
Saldos al 31 de diciembre de 2022	12,725
Adiciones	**10,387**
Amortización	**(6,895)**
Diferencias por tipo de cambio	**2**
Saldos al 31 de diciembre de 2023	**US$ 16,219**

Durante el segundo semestre de 2021 y principios de 2022, la Compañía implementó el software SAP S/4HANA. Durante 2022 y 2021 los costos directamente atribuibles a desarrollos y mejoras a sistemas fueron reconocidos como un activo intangible y los demás costos no calificables como parte de la implementación fueron reconocidos en el estado de resultados.

El gasto por amortización de software por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 fue de US$6,895, US$6,696 y US$6,752, respectivamente. Estos montos fueron reconocidos en los rubros de depreciación y amortización de los estados consolidados de resultados.

14. Arrendamientos

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, los arrendamientos más significativos son los siguientes:

Las aeronaves y los motores representan los contratos de arrendamiento más significativos de la Compañía. Al 31 de diciembre de 2023, la Compañía tenía 129 aeronaves arrendadas (116 al 31 de diciembre de 2022) y 20 motores de repuesto bajo arrendamientos (23 al 31 de diciembre de 2022) con un vencimiento máximo en 2035. Los contratos están generalmente garantizados por depósitos en garantía en efectivo o cartas de crédito.

Composición de la flota y motores de repuesto bajo arrendamientos[1]:

Aeronave	Modelo	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
A319	132	**3**	3
A320	233	**39**	39
A320	232	**1**	1
A320NEO	271N	**51**	48
A321	231	**10**	10
A321NEO	271N	**25**	15
		129	116

Tipo de Motor	Modelo	Al 31 de diciembre de 2023	Al 31 de diciembre de 2022
V2500	V2524-A5	**-**	**2**
V2500	V2527M-A5	**3**	**3**
V2500	V2527E-A5	**5**	**6**
V2500	V2527-A5	**6**	**6**
PW1100	PW1127G-JM	**5**	**5**
PW1100	PW1133G-JM	**1**	**1**
		20	**23**

[1] Ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves y motores de la Compañía incluyen una opcion para extender el plazo del arrendamiento La administracion de la Compañía evalúa las extensiones con base en las condiciones del mercado en el momento de la renovacion

Durante el tercer trimestre de 2023, P&W anunció inspecciones preventivas aceleradas para los motores GTF. Consecuentemente, los motores GTF de la Compañía están siendo revisados para asegurar el cumplimiento de estos requerimientos.

Como resultado de estas inspecciones preventivas aceleradas y de acuerdo con la estrategia de negocio, la Compañía extendió ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves y motores e incorporó nuevas aeronaves y motores a su flota.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023 la Compañía incorporó 13 nuevas aeronaves arrendadas a su flota. Esto incluye un A320NEO y dos A321NEO adquiridas mediante una transacción de venta y arrendamiento en vía de regreso bajo el contrato existente de compra de Airbus, así como dos A320NEO y ocho A321NEO obtenidos directamente de la orden de pedidos de aviones del arrendador.

Durante 2023, la Compañía también extendió el plazo de arrendamiento de ocho aeronaves A320CEO y una aeronave A321CEO por un plazo adicional de hasta cuatro años.

Adicionalmente, durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023, la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de seis motores de repuesto por un plazo adicional de hasta tres años y medio.

Todos los efectos contables de estas extensiones y nuevas incorporaciones de arrendamiento de aeronaves, motores y edificios han sido evaluados y presentados en los estados financieros de la Compañía. Al 31 de diciembre de 2023, la Compañía registró un incremento neto de US$478,303 en los activos por derecho de uso y en pasivos por arrendamiento, respectivamente, resultante de estas extensiones de arrendamiento de aeronaves y motores y nuevas incorporaciones.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023, la Compañía recibió una compensación del fabricante de motores, la cual fue registrada en el estado consolidado de resultados de la Compañía.



Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2022, la Compañía incorporó 18 nuevas aeronaves arrendados a su flota (seis A320NEO y siete A321NEO, adquiridos mediante transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso bajo el contrato existente de compra de Airbus, tres A320NEO y dos A321NEO obtenidos directamente de la orden de pedidos de aviones del arrendador). Todas las aeronaves incorporadas a través de los pedidos de aeronaves del arrendador no estaban sujetas a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Adicionalmente, la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de dos A321CEO, dos A320CEO y de un A319CEO por un plazo adicional de hasta cuatro años.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2022, la Compañía también incorporó tres motores de repuesto CEO. Dichos arrendamientos no estaban sujetos a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso. Además, la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de dos motores de repuesto por un plazo adicional de hasta un año.

A continuación, se detalla el valor en libros de los activos por derecho de uso reconocidos y los movimientos durante el período:

	Arrendamiento de aeronaves	Arrendamientos de motores	Arrendamientos de terrenos y edificios	Total
Saldos al 31 de diciembre de 2021	US$ 1,862,664	US$ 34,953	US$ 19,618	US$ 1,917,235
Adiciones	521,711	1,023	30,597	553,331
Modificaciones	25,895	(168)	5,081	30,808
Depreciación en activos por derecho de uso	(299,517)	(11,627)	(9,299)	(320,443)
Saldos al 31 de diciembre de 2022	2,110,753	24,181	45,997	2,180,931
Adiciones	**401,943**	**-**	**2,774**	**404,717**
Extensiones	**64,994**	**7,825**	**767**	**73,586**
Modificaciones	**32,167**	**9,006**	**-**	**41,173**
Depreciación en activos por derecho de uso	**(337,694)**	**(11,524)**	**(12,797)**	**(362,015)**
Saldos al 31 de diciembre de 2023	**US$ 2,272,163**	**US$ 29,488**	**US$ 36,741**	**US$ 2,338,392**

A continuación, se detallan el valor en libros de los pasivos por arrendamiento y los movimientos durante el período:

	2023	2022
Saldos al 1 de enero de	US$ **2,708,723**	US$ 2,412,137
Adiciones	**404,650**	550,834
Modificaciones	**114,759**	29,842
Bajas	**(4,378)**	-
Aumento de intereses	**194,416**	165,043
Efecto cambiario	**2,346**	(129)
Pagos	**(529,074)**	(449,004)
Saldos al 31 de diciembre de	US$ **2,891,442**	US$ 2,708,723
Corto plazo	US$ **372,697**	US$ 335,620
Largo plazo	US$ **2,518,745**	US$ 2,373,103

La Compañía tuvo salidas de efectivo totales por arrendamientos por US$529,074 en 2023 (US$449,004 en 2022 y US$458,968 en 2021).

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía reconoció gastos relacionados con arrendamientos a corto plazo y arrendamiento de bajo valor por un monto de US$7,925, US$6,680 y US$8,964, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 los importes reconocidos en resultados fueron los siguientes:

	Por los años terminados al 31 de diciembre de		
	2023	2022	2021
Depreciación de activos por derecho de uso	US$ (362,015)	US$ (320,443)	US$ (269,351)
Costos financieros de pasivos de arrendamientos y obligaciones por devolución de motores (Nota 23)	(191,967)	(174,769)	(128,159)
Gastos de arrendamiento variables de aeronaves y motores	(103,845)	(124,532)	(83,373)
Arrendamientos a corto plazo y arrendamientos de activos de bajo valor	(7,925)	(6,680)	(8,964)
Monto total reconocido en resultados	US$ (665,752)	US$ (626,424)	US$ (489,847)

i) Obligaciones de devolución

Los contratos de arrendamiento de aeronaves de la Compañía también requieren que las aeronaves y los motores sean devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, los cuales en ningún caso están relacionados con el mantenimiento mayor programado, se estiman y reconocen proporcionalmente como una provisión desde el momento en que es probable que tales costos se incurran y puedan estimarse de manera confiable. Estos costos de devolución se reconocen en línea recta como un componente de gastos de renta variable y la provisión se incluye como parte de otros pasivos, a través del plazo restante del arrendamiento.

La Compañía estima la provisión relacionada con el fuselaje, la revisión del motor y las partes de vida limitada utilizando ciertas suposiciones que incluyen el uso proyectado de las aeronaves y los costos esperados de las tareas de mantenimiento a realizar. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, en relación con esta provisión la Compañía reconoció un gasto de renta suplementaria de US$80,894, US$58,658 y US$55,668, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía registró gastos de devolución de US$103,845, US$124,532 y US$83,373, respectivamente.

ii) Extensiones de contratos de arrendamiento de aeronaves y motores

Ciertos contratos de arrendamiento contienen opciones de extensión, los cuales la Compañía ejerce una vez que termina el período del contrato de arrendamiento en función de las condiciones del mercado en ese momento. Los pasivos por arrendamiento correspondientes a arrendamientos en los que se decidió prorrogar se vuelven a medir por el período negociado entre la Compañía y el arrendador.

Durante 2023 y 2022, debido a la extensión de los contratos de arrendamiento de aeronaves, motores y edificios, la Compañía remidió los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamiento, resultando en incrementos netos de US$73,586 y $30.653, respectivamente.



15. Pasivos acumulados

a) El detalle de pasivos acumulados a corto plazo al 31 de diciembre de 2023 y 2022 es el siguiente:

	2023	2022
Gastos de combustible y servicios de tráfico	US$ 68,945	US$ 105,284
Gastos de mantenimiento y refacciones de equipo de vuelo	23,199	25,172
Gastos de venta, publicidad y distribución	22,543	7,636
Salarios y beneficios	19,628	19,091
Provisión de gastos administrativos	15,491	12,517
Depósitos de mantenimiento	3,825	5,933
Ingresos diferidos por membresías "V Club"	3,707	4,967
Gastos informativos y de comunicación	3,224	2,979
Acuerdo de servicios de proveedores	1,449	2,262
Otros	473	408
Beneficios de proveedores	279	270
Anticipo de agencia de viajes	-	53
	US$ 162,763	US$ 186,572

b) El pasivo acumulado a largo plazo al 31 de diciembre de 2023 y 2022 es el siguiente:

	2023	2022
Acuerdo de servicios de proveedores	US$ 12,964	US$ 12,914
Otros	551	369
	US$ 13,515	US$ 13,283

16. Otros pasivos

Los movimientos de otros pasivos son los siguientes:

	Saldos al 1 de enero de 2023	Incremento del año	Pagos	Saldos al 31 de diciembre de 2023
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 1s y 2i)	US$ 249,466	US$ 104,831	US$ (67,089)	US$ 287,208
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 17)	386	1,481	(367)	1,500
	US$ 249,852	US$ 106,312	US$ (67,456)	US$ 288,708

Corto plazo	US$ 2,303
Largo plazo	US$ 286,405

	Saldos al 1 de enero de 2022	Incremento del año	Pagos	Saldos al 31 de diciembre de 2022
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 1s y 2i)	US$ 188,879	US$ 94,815	US$ (34,228)	US$ 249,466
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 17)	12,686	136	(12,436)	386
	US$ 201,565	US$ 94,951	US$ (46,664)	US$ 249,852

Corto plazo	US$ 5,398
Largo plazo	US$ 244,454

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2023, se registraron cancelaciones relacionadas con estos pasivos por un monto de US$19,810. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2022, no se registraron cancelaciones relacionadas con estos pasivos.

17. Beneficios a los empleados

El costo neto del periodo reconocido en el estado consolidado de resultados, junto con los pasivos laborales por concepto de primas de antigüedad al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, se muestran a continuación:

	2023	2022	2021
Análisis del costo neto del periodo:			
Costo laboral del servicio actual	US$ 2,187	US$ 6,518	US$ 425
Costo financiero de las obligaciones por beneficios	1,109	692	127
Costo neto del periodo	US$ 3,296	US$ 7,210	US$ 552

Los cambios en el valor de las obligaciones por beneficios definidos se detallan a continuación:

	2023	2022
Obligación por beneficios definidos al 1 de enero	US$ 10,987	US$ 3,968
Costo neto del periodo con cargo a la utilidad o pérdida:		
Costo laboral del servicio actual	2,187	6,518
Costo financiero de las obligaciones por beneficios	1,109	692
Remediciones de pérdidas en otros resultados integrales:		
Cambios actuariales resultantes de modificaciones a los supuestos financieros	107	(253)
Pagos realizados	(1,321)	(179)
Efectos de conversión	1,575	241
Obligación por beneficios definidos al 31 de diciembre	US$ 14,644	US$ 10,987

A continuación, se presentan las principales hipótesis económicas utilizadas en el cálculo del valor presente actuarial de la obligación:

	2023	2022
Financieros:		
Tasa de descuento anual	9.69%	9.21%
Tasa esperada de incrementos salariales	5.60%	5.50%
Incremento anual en el salario mínimo	3.75% (1)(3)	19.00-4.00% (2)(3)
Biométricos:		
Mortalidad (4)	EMSSA 09, CEPAL* 2010 EL SALVADOR, CEPAL*2018 COSTA RICA	EMSSA 09, CEPAL* 2010 EL SALVADOR CEPAL*2010 COSTA RICA
Discapacidad (5)	IMSS-97	IMSS-97

(1) 3.75% aplica a Zona General y Zona Fronteriza en Mexico
(2) 19.00% aplica a Zona General y 4.00% a Zona Fronteriza en Mexico
(3) Zona fronteriza, está conformada por los estados que limitan con Estados Unidos de America y la zona general está conformada por el resto de los Estados del país.
(4) Experiencia Mexicana de seguridad social (EMSSA) Comision Economica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
(5) Experiencia Mexicana del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS)

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 los pasivos relacionados con la participación de los trabajadores en las utilidades incluido como parte de otros pasivos a corto plazo, son los siguientes:

	2023	2022
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 16)	US$ 1,500	US$ 386

Análisis de Sensibilidad

Una posible variación razonable a la fecha del informe, en uno de los supuestos actuariales más significativos, y asumiendo que el resto de las variables hubieran permanecido constantes, habrían afectado las obligaciones por beneficios definidos al 31 de diciembre de 2023 en las cantidades que se muestran a continuación:

		Valor presente de la obligación por beneficios definidos (Miles de dólares estadounidenses)	
Supuestos		**Incremento**	**Disminución**
Tasa de descuento	50 puntos base	US$ 13,907	US$ 15,450
Tasa de incremento en salario mínimo	50 puntos base	US$ 14,928	US$ 14,380
Tasa de incremento en sueldos	50 puntos base	US$ 15,196	US$ 14,135

18. Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía

a) Plan de retención a largo plazo

El 6 de noviembre de 2014, los accionistas de la Compañía y los accionistas de la subsidiaria Servicios Corporativos, aprobaron una enmienda al plan actual de retención para ejecutivos de la Compañía para el beneficio de ciertos ejecutivos claves basados en las recomendaciones del Consejo de Administración de la Compañía de fecha 24 julio y 29 agosto de 2014. Para dichos propósitos el 10 de noviembre de 2014, un fideicomiso irrevocable de administración fue creado para Servicios Corporativos y sus ejecutivos clave. El nuevo plan fue estructurado como un plan de compra de acciones (liquidable en capital) y un plan DASA (liquidable en efectivo).

El 18 de octubre de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía aprueba el nuevo plan de retención a largo plazo para ejecutivos de la Compañía para el beneficio de ciertos ejecutivos clave, a través del cual los beneficios del plan pueden recibir acciones de la Compañía una vez que se cumplan las condiciones del servicio. Este plan no incluye compensaciones de efectivo otorgadas a través de derecho sobre las acciones de la Compañía. El plan de retención otorgado en periodos anteriores bajo plan de incentivos a largo plazo continuará en plena vigencia hasta que cumplan sus respectivas fechas de vencimiento y la compensación en efectivo derivada de estas podrán ser liquidadas de acuerdo con las condiciones establecidas de cada plan.

b) Plan de incentivos a largo plazo

- Plan de compra de acciones (liquidable en capital)

Con base en el plan de compra de acciones (liquidable en capital), en noviembre de 2014 a ciertos ejecutivos

clave de la Compañía les fue otorgado un bono especial por un monto de Ps.10,831 (US$797 con base al tipo de cambio de Ps.13.58 por US$1 al 11 de noviembre de 2014) para ser utilizado en la compra de acciones de la Compañía. El plan consistió en:

(i) Servicios Corporativos, Controladora y Concesionaria otorgaron un bono a cada ejecutivo clave;
(ii) El bono por un monto de Ps.7,059 (US$520 con base al tipo de cambio de Ps.13.58 por US$1 al 11 de noviembre de 2014), neto de impuestos, fue transferido el 11 de noviembre de 2014, de acuerdo con las instrucciones de cada ejecutivo, al fideicomiso administrativo para la adquisición de acciones Serie A de la Compañía a través de un intermediario autorizado por la Bolsa Mexicana de Valores basado en las instrucciones del Comité Técnico de dicho fideicomiso;
(iii) Sujeto a términos y condiciones específicos establecidos por el fideicomiso administrativo, las acciones adquiridas fueron depositadas en el fideicomiso para su administración hasta la fecha en que no existan condiciones de irrevocabilidad para cada uno de los ejecutivos, que es la fecha en la que dichos ejecutivos pueden disponer totalmente de las acciones.
(iv) El plan de compra de acciones establece que si los términos y condiciones no se cumplen en el período que termina en la fecha en la que no existan condiciones de irrevocabilidad, entonces las acciones serán vendidas a la BMV, y Servicios Corporativos, Controladora y Concesionaria podrán recibir los recursos de la venta de las acciones.
(v) El balance contable de cada uno de los ejecutivos será monitoreado por el fideicomiso administrativo. Los objetivos del fideicomiso administrativo son, adquirir acciones Serie A, a nombre de los ejecutivos y administrar dichas acciones con base en las instrucciones del Comité Técnico.

Debido a que el fideicomiso administrativo es controlado y por lo tanto consolidado por Controladora, las acciones adquiridas en el mercado y mantenidas por el fideicomiso administrativo son presentadas para propósitos contables como acciones en tesorería en el estado consolidado de cambios en el patrimonio.

En noviembre de 2023, 2022 y 2021, las extensiones al plan de incentivos a largo plazo fueron aprobadas por los accionistas y el consejo de administración de la Compañía. El costo total de las extensiones aprobado fue de US$5,708 (US$3,711 neto de retención de impuestos), US$5,703 (US$3,707 neto de retención de impuestos) y US$5,086 (US$3,307 neto de retención de impuestos) en 2023, 2022 y 2021, respectivamente. Bajo los términos de este plan a ciertos empleados clave de la Compañía se les otorgó una bonificación especial, la cual fue transferida al fideicomiso administrativo para la compra de acciones Serie A de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, el número de acciones del Fideicomiso Administrativo asociadas a los planes de pago por compra de acciones de la Compañía es el siguiente:

	Número de acciones Serie A
Saldo al 31 de diciembre del 2021	4,490,421
Compradas durante el año	4,354,473
Otorgadas durante el año	-
Ejercidas durante el año	(2,161,968)
Anuladas durante el año	(103,712)
Saldo al 31 de diciembre del 2022	6,579,214 (1)
Compradas durante el año	**5,847,018**
Ejercidas durante el año	**(2,932,479)**
Anuladas durante el año	**(330,453)**
Saldo al 31 de diciembre del 2023	**9,163,300** (1)

(1) Estas acciones han sido presentadas como acciones en tesorería en los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2023 y 2022.

El periodo en el que se cumplirán las condiciones de irrevocabilidad de las acciones otorgadas bajo el plan de compra de acciones de la Compañía es el siguiente:

Número de acciones serie A	Periodo de concesión
3,880,683	Noviembre 2024
3,333,601	Noviembre 2025
1,949,016	Noviembre 2026
9,163,300	

De conformidad con la NIIF 2, este plan de compra de acciones ha sido clasificado como un plan liquidable en instrumentos de patrimonio. Esta valuación es el resultado de multiplicar el número total de acciones Serie A depositadas en el fideicomiso administrativo y el precio por acción, más el efectivo depositado en el fideicomiso administrativo.

Para los años terminados al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, el costo de compensación registrado en los estados consolidados de resultados fue de US$6,048, US$5,074 y US$4,410, respectivamente.

Durante 2023, 2022 y 2021, algunos empleados clave dejaron la Compañía: por lo tanto, las condiciones para la irrevocabilidad de las acciones a ser otorgadas no fueron cumplidas. De acuerdo con el plan, Servicios Corporativos está autorizada para recibir los fondos de la venta de dichas acciones, el número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 fueron, 330,453, 103,712 y 551,732, respectivamente.

c) MIP

- MIP I

En abril de 2012, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó la creación de un MIP para algunos de sus ejecutivos, sujeto a la aprobación de los accionistas. El 21 de diciembre de 2012, los accionistas aprobaron crear el MIP para ejecutivos de la Compañía, que incluyó lo siguiente: (i) la emisión de un total de 25,164,126 acciones Serie A y Serie B, que representan el 3.0% del capital social totalmente diluido de la Compañía; (ii) el otorgamiento de opciones para adquirir acciones de la Compañía o CPOs que incluyan acciones en forma de valores subyacentes, siempre que se cumplan ciertas condiciones, dichos empleados tendrán el derecho a solicitar la entrega de dichas acciones; (iii) la creación de un fideicomiso para administrar dichas acciones hasta que sean entregadas a los ejecutivos o devueltas a la Compañía en caso de que no se cumpla con ciertas condiciones estipuladas en los contratos de compraventa; y (iv) la celebración de contratos de compraventa de acciones que establecen los términos y condiciones bajo los cuales los ejecutivos podrán ejercer sus acciones por un monto de Ps.5.31 (cinco pesos 31/100) por acción.

El 24 de diciembre de 2012, fue constituido el fideicomiso, así como también fueron celebrados los contratos de compraventa de acciones. El 27 de diciembre de 2012, el fideicomiso recibió un préstamo por Ps.133,723 (US$10,305 al 27 de diciembre de 2012, con base al tipo de cambio de Ps.12.97 por US$1) de parte de la Compañía, inmediatamente después, con los fondos totales de dicho préstamo, se realizó el pago total a la Compañía para cubrir el valor de compra del total de acciones del plan.



Los contratos de compraventa de acciones estipulan que los ejecutivos podrán pagar las acciones a un precio fijo estipulado en los mismos contratos, a partir del momento en que ocurra; ya sea una oferta pública inicial de capital social de la Compañía o un cambio de control, lo anterior, siempre que los ejecutivos continúen prestando sus servicios en el momento en que se ejerzan las opciones, con un plazo máximo de diez años. En la fecha en que los ejecutivos paguen las acciones al fideicomiso administrativo, este deberá entregar dicho monto a la Compañía, como pago del préstamo original, mismo que no genera intereses.

El MIP de la Compañía ha sido clasificado como liquidable con instrumentos de patrimonio, mediante el cual, a la fecha del otorgamiento, se fija el valor razonable y no se ajusta por cambios posteriores en el valor razonable de dichos instrumentos de patrimonio. La Compañía mide sus transacciones liquidables con instrumentos de patrimonio a su valor razonable en la fecha en que los beneficios de las acciones son otorgados en forma condicional a los ejecutivos. La valuación del costo total del MIP determinado por la Compañía fue de Ps.2,722 (US$213 al 24 de diciembre de 2012, con base al tipo de cambio de Ps.12.77 por US$1) mismo que será reconocido a partir del momento en que sea probable que la condición de cumplimiento estipulada en el plan sea probable. El costo total del MIP relacionado con las acciones adquiridas ha sido plenamente reconocido en el estado consolidado de resultados durante los años adquiridos.

La determinación de este costo se realizó utilizando la versión mejorada del modelo de valuación binomial bajo el nombre de "Hull and White", en la fecha en la que el plan fue aprobado por los accionistas y los ejecutivos tuvieron formalmente entendimiento de los términos y condiciones del plan (24 de diciembre de 2012, definido como la fecha del otorgamiento), con los siguientes supuestos:

	2012
Tasa de dividendos (%)	0.00%
Volatilidad (%)	37.00%
Tasa de interés libre de riesgo (%)	5.96%
Vida esperada de las opciones de acciones (años)	8.8
Precio de ejercicio de la acción (en pesos mexicanos Ps.)	5.31
Múltiplo de ejercicio	1.1
Valor razonable de la acción a la fecha de otorgamiento	1.73

La volatilidad esperada refleja el supuesto de que la volatilidad histórica de que compañías comparables es un indicador de las tendencias futuras, la cual no necesariamente podría coincidir con el resultado real. Bajo la metodología seguida por la Compañía en la fecha de otorgamiento y al 31 de diciembre de 2012, las acciones otorgadas no tenían valor intrínseco positivo.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2021, los empleados clave ejercieron 7,653,981 acciones Serie A. Como resultado, los empleados clave pagaron al Fideicomiso de Administración Ps.40,668 (US$1,976) correspondientes a las acciones ejercidas por el año terminado el 31 de diciembre de 2021.

Después de esto, la Compañía recibió por parte del fideicomiso administrativo el pago relacionado a las acciones ejercidas por los empleados clave como un pago del préstamo entre la Compañía y el fideicomiso administrativo.

Movimientos en opciones de acciones

La tabla siguiente muestra el número de opciones de acciones y precios de ejercicio fijados durante el año 2021.

	Número de opciones sobre acciones		Precio de ejercicio en pesos mexicanos		Total en pesos mexicanos
En circulación al 1 de enero de 2021	7,653,981	Ps.	5.31	Ps.	40,668
Otorgadas durante el año	-		-		-
Canceladas durante el ejercicio	-		-		-
Ejercidas durante el ejercicio	(7,653,981)		5.31		(40,668)
En circulación al 31 de diciembre de 2021	-	Ps.	-	Ps.	-

Al 31 de diciembre de 2021 todas las opciones de acciones fueron ejercidas.

El 9 de agosto de 2022, el Fideicomiso Irrevocable número F-307750 con HSBC México S.A., Institución de Banca Múltiple, se terminó mediante el pago de los montos pendientes.

- MIP II

El 19 de febrero de 2016, el Consejo de Administración de la Sociedad autorizó una extensión del MIP para determinados empleados clave. Dicha extensión se modificó y aprobó el 6 de noviembre de 2016; bajo el MIP II se otorgó 13,536,960 DASA sobre las acciones Serie A de la Compañía, que se liquidarán anualmente en efectivo en un período de cinco años de acuerdo con la condición de servicio establecida. Se aprobó una extensión al periodo de ejercicio de los DASA una vez que se cumplen las condiciones de irrevocabilidad. En adición, se aprobó una extensión de cinco años al periodo en que los empleados pueden ejercer el MIP II una vez que se hayan adquirido los DASA.

El valor razonable de los DASA se mide en cada fecha de reporte utilizando el modelo de precios de opciones de Black-Scholes, tomando en consideración los términos y condiciones en los que se concedieron a los empleados. El monto de pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de cada acción entre la fecha de otorgamiento y la fecha de ejercicio.

El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA al 31 de diciembre de 2023 y 2022 fue de US$1,433, y US$1,562, respectivamente. El costo de esta compensación se reconoce en el estado consolidado de resultados en el rubro de salarios y beneficios durante el período de servicio.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía reconoció un beneficio por US$119, US$4,365 y US$2,984, en el estado consolidado de resultados. Durante 2023, 2022 y 2021 no fue ejercido ningún DASA.

El resumen relacionado al gasto por los planes de retención reconocido durante los años 2023, 2022 y 2021 por la Compañía se muestra a en la siguiente tabla:

	2023		2022		2021	
Beneficio derivado de transacciones por pagos basados en acciones liquidable en efectivo	US$	(119)	US$	(4,365)	US$	(2,984)
Gasto derivado de transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones)		6,048		5,074		4,410
Gasto total derivado de pagos basados en acciones	US$	5,929	US$	709	US$	1,426

d) Plan de incentivos para miembros del Consejo de Administración (*Board of Directors Incentive Plan "BoDIP"*)

Ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual ha sido registrado bajo los lineamientos de la NIIF 2 "Pagos basados en acciones".

En abril de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó un plan de incentivos para ciertos miembros del Consejo de Administración "BoDIP". El plan garantiza opciones para adquirir acciones de la Compañía o CPO's, para un periodo de cinco años con un precio de la acción de Ps.21.14, Ps.33.80 y Ps.32.23 por los años terminados en 2023, 2022 y 2021, respectivamente, el cual fue determinado en la fecha de otorgamiento. Bajo este plan, no se requieren condiciones de servicio o de desempeño a los beneficiarios del plan para ejercer la opción de adquirir acciones, por lo que tienen el derecho a solicitar la entrega de esas acciones en el momento en el que las paguen.

Para tales propósitos, el 29 de agosto de 2018, el Fideicomiso número CIB/3081 fue estructurado por Controladora Vuela Compañía de Aviación S.A.B. de C.V. como fideicomitente y CIBanco, S.A., Institución de Banco Múltiple como fiduciario. El número de acciones mantenidas al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, disponibles para ser ejercidas es de 4,781,769, 5,945,417 y 4,589,726, respectivamente, y están incluidas como acciones de tesorería.

En abril de 2023, la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas de la Compañía modificó los términos del BoDIP. A partir de 2023 ciertos miembros del Consejo de Administración reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual es administrado por el Fideicomiso LTIP. Estos beneficios son entregados a los beneficiarios una vez que se cumplen las condiciones establecidas. El número de acciones mantenidas al 31 de diciembre de 2023 disponibles para ser ejercidas es de 370,860 y están incluidas como acciones de tesorería. El costo total aprobado fue de US$640 (US$452 neto de retención de impuestos).

19. Patrimonio

Al 31 de diciembre de 2023, el número total de acciones autorizadas de la Compañía fue de 1,165,976,677; representadas por acciones nominativas comunes, emitidas y sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, compuestas de la siguiente manera:

	Acciones		
	Fijas Clase I	**Variable Clase II**	**Total de Acciones**
Acciones Serie A[1]	**24,180**	**1,165,952,497**	**1,165,976,677**
Acciones Serie B[1]	**-**	**-**	**-**
	24,180	**1,165,952,497**	**1,165,976,677**
Acciones en tesorería (Nota 18)	**-**	**(14,525,694)**	**(14,525,694)** [1]
	24,180	**1,151,426,803**	**1,151,450,983**

[1] Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2023 el total de 330,453 de acciones anuladas han sido incluidas como parte de acciones en tesorería.

Al 31 de diciembre de 2022, el número total de acciones autorizadas de la Compañía fue de 1,165,976,677; representadas por acciones nominativas comunes, emitidas y sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, compuestas de la siguiente manera:

	Acciones		
	Fijas Clase I	Variable Clase II	Total de Acciones
Acciones Serie A[1]	10,478	1,108,452,326	1,108,462,804
Acciones Serie B[1]	13,702	57,500,171	57,513,873
	24,180	1,165,952,497	1,165,976,677
Acciones en tesorería (Nota 18)	-	(13,452,393)	(13,452,393) [1]
	24,180	1,152,500,104	1,152,524,284

[1] Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2022 el total de 103,712 de acciones anuladas han sido incluidas como parte de acciones en tesorería.

El 22 de noviembre de 2023, los accionistas de la totalidad de las 57,513,873 acciones serie "B" en circulación de la Compañía concluyeron la conversión de todas las acciones serie "B" en 57,513,873 acciones serie "A" representadas por Certificados de Participación Ordinarios o CPOs, en la forma de las correspondientes "American Depositary Shares o ADSs".

Todas las acciones representativas del capital social de la Compañia, o bien acciones de la Serie A o acciones Serie B, otorgan a los titulares los mismos derechos económicos y no hay preferencias y/o restricciones de cualquier clase de acciones en la distribución de dividendos y reembolso del capital. Los titulares de las acciones ordinarias Serie A y Serie B de la Compañía tienen derechos a dividendos solo si estos son declarados por una resolución de los accionistas. La línea de crédito revolvente de la Compañía con Santander y Bancomext limita la capacidad de la Compañía para declarar y pagar dividendos si la Compañía no cumple con las condiciones de pago establecidas en el mismo. Solo se enumeran las acciones de la Serie A de la Compañía.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 la Compañía no decretó dividendos.

De acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, las Compañías deben separar de la utilidad neta de cada año por lo menos el 5% para incrementar la reserva legal hasta que ésta alcance el 20% del capital social. Al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la reserva legal de la Compañía era de US$17,363 o 8.5%, respectivamente, de nuestro capital social.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía no destino ningún monto al fondo de reserva legal. Al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la reserva legal de la Compañía no ha alcanzado el 20% de su capital social.

Las utilidades que se distribuyan en exceso a los saldos de la *Cuenta de Utilidad Fiscal Neta* ("CUFIN"), estarán sujetas al pago del impuesto sobre la renta a cargo de las empresas a la tasa vigente. Los dividendos que se pagan a personas físicas y a personas morales residentes en el extranjero sobre utilidades generadas a partir del 1 de enero de 2014 están sujetas a una retención de impuestos adicional del 10%. Los dividendos que se paguen estarán libres del ISR si provienen de la ("CUFIN"). Los dividendos que excedan de la ("CUFIN") y de la *Cuenta de Utilidad Fiscal Neta Reinvertida* ("CUFINRE") causarán un impuesto equivalente al 42.86%.

Los accionistas podrán aportar montos para futuros aumentos del capital social, ya sea capital fijo o variable.

Dichas aportaciones se mantendrán en una cuenta especial hasta que la asamblea de accionistas autorice un incremento en el capital social de la Compañía, momento en el cual cada accionista tendrá un derecho preferente para suscribir y pagar el incremento con las aportaciones previamente realizadas. Debido a que este tema no está estrictamente regulado en la ley mexicana, la asamblea de accionistas podrá acordar devolver las aportaciones a los accionistas o incluso establecer un término dentro del cual el incremento en el capital social debe ser autorizado. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, la Compañía tiene un saldo de US$0.1 y US$0.1, respectivamente.

a) Utilidad (pérdida) por acción

Las utilidades (pérdidas) básicas por acción ("UPA" o "PPA") son calculadas dividiendo la utilidad (pérdida) neta del ejercicio atribuible a los accionistas ordinarios de la controladora entre el promedio ponderado del número de acciones ordinarias en circulación durante el periodo.

La UPA (PPA) diluida es calculada dividiendo el monto de la utilidad (pérdida) del periodo atribuible a los accionistas (después de ajustar por los intereses de las participaciones preferentes convertibles) entre el promedio del número de acciones ordinarias en circulación durante del periodo más el promedio del número de acciones ordinarias que serían emitidas si se convirtieran todas las acciones ordinarias potenciales en acciones ordinarias (en la medida en la que el efecto sea diluido).

La siguiente tabla muestra los cálculos de la utilidad (pérdida) por acción básica y diluida por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021.

	Al 31 de diciembre de		
	2023	2022	2021
Utilidad (pérdida) neta del periodo	US$ 7,819	US$ (80,224)	US$ 106,453
Promedio ponderado del número de acciones en circulación (en miles):			
Básicas	**1,152,609**	1,155,030	1,152,256
Diluidas	**1,165,451**	1,165,135	1,165,612
Utilidad (pérdida) por acción:			
Básicas	**US$ 0.007**	US$ (0.069)	US$ 0.092
Diluidas	**US$ 0.007**	US$ (0.069)	US$ 0.091

No se han efectuado otras operaciones con acciones ordinarias o acciones ordinarias potenciales entre la fecha de presentación y la fecha de autorización de estos estados financieros.

20. Impuesto a la utilidad

a) De acuerdo con la LISR, la Compañía está sujeta al impuesto sobre la renta, mismo que se declara ante la autoridad fiscal sobre bases de entidades legales independientes y los resultados relacionados con dicho impuesto se combinan en los estados consolidados de resultados. El impuesto sobre la renta se calcula teniendo en cuenta los efectos gravables o deducibles de la inflación, tales como depreciación calculada sobre valores ajustados de los activos. De la base gravable del impuesto se acumula o se deduce el efecto de la inflación sobre ciertos pasivos y activos monetarios a través del ajuste anual por inflación.

(i) Con base en la ley aprobada, la tasa actual del impuesto a la utilidad para 2023, 2022 y 2021 y en adelante es del 30%.



(ii) Las leyes fiscales incluyen límites en ciertas deducciones, como sigue: los conceptos exentos pagados a los trabajadores correspondientes al 47% y en algunos casos hasta el 53% (aguinaldos, fondo de ahorro, participación de los trabajadores en las utilidades y primas por antigüedad) serán deducibles para los empleadores. Como resultado, algunas provisiones salariales tienen diferencia entre los valores contables y fiscales al cierre del ejercicio.

(iii) La LISR establece límites y criterios aplicados a ciertas deducciones como es el caso de: deducciones por pagos que sean ingresos exentos para los empleados, contribuciones para la creación o incremento de provisiones para fondos de pensiones, las contribuciones pagadas al Instituto Mexicano del Seguro Social pagado por los patrones a cuenta de sus trabajadores, así como la posible no deducción de pagos realizados a partes relacionadas en el caso de no cumplir con ciertos requisitos.

(iv) El procedimiento para la determinación de la participación de los trabajadores en las utilidades es el mismo que es utilizado para el impuesto sobre la renta con la excepción de ciertas partidas.

(v) Se impone un impuesto de retención del 10% sobre las distribuciones de dividendos a personas físicas y accionistas extranjeros a partir del 1 de enero de 2014.

Las tasas de impuesto sobre la renta para 2023, 2022 y 2021, fue en Guatemala el 25%, Costa Rica el 30% y El Salvador el 30%.

b) Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, la Compañía reportó en una utilidad consolidada por impuestos de US$59,984, US$53,293 y US$59,472, respectivamente, la cual fue compensada parcialmente por pérdidas fiscales de años anteriores.

La Compañía tiene pérdidas fiscales que de acuerdo con la LISR y la Ley de Impuesto Sobre la Renta de Costa Rica (LISRCR) vigentes, pueden amortizarse de manera individual contra las utilidades fiscales que se generen en los próximos diez y tres años, respectivamente. Las pérdidas fiscales se actualizan utilizando la tasa de inflación.

De acuerdo con la Ley del Impuesto Sobre la Renta de Guatemala (LISRG) y la Ley del Impuesto Sobre la Renta de El Salvador (LISRES), las pérdidas fiscales no pueden imputarse a la renta gravable generada.

c) Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, el impuesto a la utilidad consolidado se integra como sigue:

Estado consolidado de resultados

	2023	2022	2021
Gasto por impuesto a la utilidad corriente	US$ (21,939)	US$ (15,456)	US$ (17,903)
Beneficio (gasto) por impuesto a la utilidad diferido	22,316	67,595	(12,670) [1]
Total de beneficio (gasto) de impuesto a la utilidad	US$ 377	US$ 52,139	US$ (30,573)

[1] Incluye efecto de conversión por US$(118)

Estados consolidados de otros resultados integrales

	2023	2022	2021
Impuesto a la utilidad diferido respecto de las operaciones reconocidas en ORI durante el año			
Utilidad (pérdida) neta por instrumentos financieros derivados	US$ 362	US$ (80)	US$ (274)
Utilidad (pérdida) por remedición de beneficios a empleados	32	(79)	138
Beneficio (gasto) de impuesto a la utilidad diferido reconocido en ORI	US$ 394	US$ (159)	US$ (136)

d) A continuación, se presenta una conciliación entre la tasa del impuesto establecida por la ley y la tasa efectiva de impuesto sobre la renta reconocida contablemente por la Compañía:

Conciliación de la tasa efectiva de la Compañía utilizando la tasa impositiva nacional

	2023	%	2022	%	2021	%
Tasa legal del impuesto	US$ 2,233	30.00%	US$ (39,709)	30.00%	US$ 41,108	30.00%
Efecto de modificaciones en declaraciones y otros ajustes fiscales	7,074	95.05%	1,242	(0.94%)	(29)	(0.02%)
Efecto de inflación sobre mobiliario, intangibles y equipos	(1,370)	(18.41%)	(309)	0.23%	(2,323)	(1.70%)
Inflación sobre pérdidas fiscales	(6,734)	(90.48%)	(4,335)	3.28%	(1,971)	(1.44%)
Diferencia en tasa impositiva mexicana con otros países	21	0.28%	(9)	0.00%	124	0.10%
Ajuste anual por inflación	(3,262)	(43.83%)	(11,200)	8.46%	(7,971)	(5.82%)
Efectos por el no reconocimiento (reconocimiento) de pérdidas fiscales	3,030	40.71%	7	0.00%	(434)	(0.32%)
Gastos no deducibles	26,132	351.15%	7,695	(5.81%)	2,069	1.51%
Diferencia en pérdidas cambiarias para efectos fiscales	(27,501)	(369.53%)	(5,521)	4.17%	-	-
	US$ (377)	(5.06%)	US$ (52,139)	39.39%	US$ 30,573	22.31%

Impuestos en México

Para fines de impuestos mexicanos, el impuesto sobre la renta se calcula sobre una base devengada. La LISR establece que la utilidad fiscal se determina disminuyendo de los ingresos las deducciones fiscales, a dicho resultado se aplican las pérdidas fiscales de años anteriores. Después de amortizar las pérdidas fiscales no utilizadas, se aplicará la tasa fiscal del 30%. De acuerdo con la LISR, los ingresos se consideran gravados cuando ocurra cualquiera de los siguientes supuestos: i) se cobre el ingreso, ii) se proporcione el servicio o, iii) se emita la factura. Los gastos son deducibles para fines fiscales generalmente en forma devengada, con algunas excepciones, y siempre que se cumplan todos los requisitos establecidos en la ley fiscal.

Impuestos de Centroamérica (Guatemala, Costa Rica y El Salvador)

De conformidad con la Ley de Impuesto Sobre la Renta en Guatemala (LISRG), bajo el régimen de beneficios de actividades comerciales, las pérdidas fiscales no se pueden compensar contra las utilidades fiscales futuras. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, nuestra subsidiaria en Guatemala generó una utilidad (pérdida) fiscal de US$623, US$(10) y US$(32), respectivamente.

De acuerdo con la Ley del Impuesto a la Renta en Costa Rica (LISRCR), bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas fiscales pueden compensar los ingresos gravables en un plazo de tres años. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2023 y 2021, nuestra subsidiaria en Costa Rica generó pérdidas fiscales por un monto de US$9,503 y US$5,947, respectivamente, por las cuales no se ha

reconocido ningún activo por impuestos diferidos. Por el año terminado al 31 de diciembre de 2022, nuestra subsidiaria en Costa Rica generó una utilidad fiscal por un monto de US$3,869.

De acuerdo con la Ley del Impuesto Sobre la Renta en El Salvador (LISRES), bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas operativas netas no pueden compensar los ingresos gravables en años anteriores o futuros. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2023 y 2022, nuestra subsidiaria en El Salvador generó una utilidad fiscal de US$3,245 y US$17,078, respectivamente. Por el año terminado al 31 de diciembre de 2021, nuestra subsidiaria en El Salvador generó una pérdida fiscal de US$2,601.

e) Los impuestos a la utilidad diferidos consolidados se integran como sigue:

	Por los años terminados al 31 de diciembre de	
	2023	2022
Activos por impuestos diferidos:		
Pasivos por arrendamiento	US$ 899,011	US$ 755,855
Venta de transportación no utilizada	13,392	58,010
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados	86,696	77,007
Pérdidas fiscales por amortizar contra utilidades gravables futuras	39,360	38,387
Intangibles	23,190	29,687
Estimación para pérdidas crediticias	411	4,854
Otros acuerdos de financiamiento	45,919	-
Beneficios a los empleados	4,220	2,486
Participación de los trabajadores en las utilidades	375	134
Instrumentos financieros derivados	121	-
Provisiones	52,848	-
	1,165,543	966,420
Pasivos por impuestos diferidos:		
Activos por derecho de uso	735,092	571,521
Rentas suplementarias deducibles	72,521	55,479
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	120,846	120,561
Provisiones	-	7,345
Inventarios	4,835	4,594
Otros pagos anticipados	2,602	376
Instrumentos financieros derivados	-	33
Pagos anticipados y otros activos	9,331	8,963
	945,227	768,872
	US$ 220,316	US$ 197,548

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022, el saldo del impuesto a la utilidad diferido es:

	2023	2022
Activos por impuesto a la utilidad diferido	US$ 236,026	US$ 208,010
Pasivos por impuesto a la utilidad diferido	(15,710)	(10,462)
Activos por impuesto a la utilidad diferido, neto	US$ 220,316	US$ 197,548

A continuación, se presenta una conciliación del activo por impuesto a la utilidad diferido:

	2023	2022
Saldo inicial al 1 de enero de	US$ 197,548	US$ 130,081
Beneficio por impuesto a la utilidad diferido del ejercicio reconocido en resultados	22,316	67,595
Beneficio (gasto) por impuesto a la utilidad diferido del ejercicio reconocido en otras partidas de pérdida integral acumulada	394	(159)
Efectos de conversión	58	31
Saldo final al 31 de diciembre de	US$ 220,316	US$ 197,548

De acuerdo con la NIC 12 Impuestos a la Utilidad, solo se debe reconocer un activo por impuesto a la utilidad diferido por pérdidas fiscales en la medida en que sea probable que haya utilidades fiscales futuras contra las cuales se puedan amortizar. Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 la Compañía reconoció un activo por impuesto a la utilidad diferido por pérdidas fiscales de US$39,360 y US$38,387, respectivamente.

Las pérdidas fiscales pendientes de amortizar de la Compañía al 31 de diciembre de 2023 se integran como sigue:

Año	Pérdidas históricas	Pérdidas actualizadas	Pérdidas amortizadas	Saldo pendiente por amortizar	Año de expiración
2019	US$ 291	US$ 356	US$ 249	US$ 107	2029
2020	3,345	3,871	799	3,072	2030
2021	670	780	-	780	2031
2022	127,127	136,393	14,477	121,916	2032
2022	6,025	6,025	699	5,326	2025
2023	**9,504**	**9,504**	-	**9,504**	**2026**
	US$ 146,962	**US$ 156,929**	**US$ 16,224**	**US$ 140,705**	

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2023 y 2022 la Compañía amortizo pérdidas fiscales por US$15,452 y US$4,035, respectivamente, del saldo disponible de las pérdidas fiscales por amortizar.

A continuación, se muestra un análisis de las pérdidas fiscales por amortizar disponibles de Controladora y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2023.

	Pérdidas históricas	Pérdidas actualizadas	Pérdidas Amortizadas	Saldo pendiente por amortizar
Concesionaria	**US$ 126,855**	**US$ 136,100**	**US$ 14,477**	**US$ 121,623**
Vuela Aviación	**15,529**	**15,529**	**699**	**14,830**
Comercializadora	**3,202**	**3,897**	**249**	**3,648**
Viajes Vuela	**1,376**	**1,403**	**799**	**604**
	US$ 146,962	**US$ 156,929**	**US$ 16,224**	**US$ 140,705**
Pérdidas fiscales no reconocidas				**(9,504)**
				US$ 131,201
Tasa de impuesto				**30%**
Impuesto a la utilidad diferido				**US$ 39,360**

Las diferencias temporales asociadas con inversiones en subsidiarias de la Compañía, por las cuales no se ha reconocido un pasivo por impuestos diferido en el año 2023 fue US$7,833 (2022 fue de US$7,143). La Compañía ha determinado que las ganancias no distribuidas de sus subsidiarias no se distribuirán en el futuro previsible. La Compañía tiene un acuerdo con su asociado de que las ganancias del asociado no se distribuirán hasta que obtenga el consentimiento de la Compañía. La Compañía no prevé otorgar dicho consentimiento en la fecha del informe. Además, la Compañía no distribuirá sus beneficios hasta que obtenga el consentimiento de todos los socios.

f) Al 31 de diciembre de 2023 se tienen los siguientes saldos fiscales:

	2023
Cuenta de Capital de Aportación ("CUCA")	**US$ 330,378**
Cuenta de Utilidad Fiscal Neta ("CUFIN") [1]	**260,187**

[1] El cálculo comprende todas las subsidiarias de la Compañía

Al 31 de diciembre de 2023, la Compañía mantiene procesos fiscales por posiciones fiscales inciertas por un monto aproximado de US$76 millones, asociado a la deducibilidad de ciertos gastos de la Compañía durante los años 2013, 2014 y 2015. La Compañía ha iniciado procedimientos judiciales administrativos. Volaris considera que tiene sólidos argumentos para creer que no tendrá efectos adversos. No obstante, mientras no se agoten todas las etapas procesales en cada proceso, la Compañía no puede asegurar la conclusión de una resolución final favorable.

21. Ingresos operativos

Al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, los ingresos por contrato con clientes se describen a continuación:

Reconocimiento de ingresos al 31 de diciembre de 2023	**A la fecha del vuelo**		**A la venta**		**Total de ingresos**
	Domestico	**Internacional**	**Domestico**	**Internacional**	
Ingreso pasajero					
Ingreso por tarifa	US$ 1,027,699	US$ 622,588	US$ -	US$ -	US$ 1,650,287
Otros ingresos de pasajeros	901,331	551,075	12,964	7,867	1,473,237
	1,929,030	1,173,663	12,964	7,867	3,123,524
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:					
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	114,318	1,106	-	-	115,424
Carga	4,432	15,593	-	-	20,025
Total	US$ 2,047,780	US$ 1,190,362	US$ 12,964	US$ 7,867	US$ 3,258,973

Reconocimiento de ingresos al 31 de diciembre de 2022	A la fecha del vuelo		A la venta		Total de ingresos
	Domestico	Internacional	Domestico	Internacional	
Ingreso pasajero					
Ingreso por tarifa	US$ 1,097,480	US$ 563,696	US$ -	US$ -	US$ 1,661,176
Otros ingresos de pasajeros	695,602	365,243	11,403	6,003	1,078,251
	1,793,082	928,939	11,403	6,003	2,739,427
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros					
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	92,088	889	-	-	92,977
Carga	13,171	1,615	-	-	14,786
Total	US$ 1,898,341	US$ 931,443	US$ 11,403	US$ 6,003	US$ 2,847,190

Reconocimiento de ingresos al 31 de diciembre de 2021	A la fecha del vuelo		A la venta		Total de ingresos
	Domestico	Internacional	Domestico	Internacional	
Ingreso pasajero					
Ingreso por tarifa	US$ 860,143	US$ 405,837	US$ -	US$ -	US$ 1,265,980
Otros ingresos de pasajeros	707,368	151,261	6,700	1,615	866,944
	1,567,511	557,098	6,700	1,615	2,132,924
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros					
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	76,306	566	-	-	76,872
Carga	11,410	472	-	-	11,882
Total	US$ 1,655,227	US$ 558,136	US$ 6,700	US$ 1,615	US$ 2,221,678
Instrumentos financieros no derivados					(21,378)
					US$ 2,200,300

Transacciones de la venta de transportación no utilizada

	2023	2022
1 de enero	US$ **346,469**	US$ 303,982
Diferido	**3,120,455**	2,781,914
Reconocido en ingresos durante el año	**(3,123,524)**	(2,739,427)
31 de diciembre	US$ **343,400**	US$ 346,469

Las obligaciones de desempeño relacionadas con la responsabilidad contractual se reconocen durante los siguientes 12 meses y están relacionadas con los vuelos programados y otros servicios de pasajeros adquiridos por el cliente por adelantado.

22. Otros ingresos y gastos operativos

El análisis de los otros ingresos operativos se detalla a continuación:

	2023	2022	2021
Utilidad por venta y arrendamiento en vía de regreso (Nota 12)	US$ **8,275**	US$ 21,193	US$ 9,668
Ganancia (pérdida) en la venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo y otros	**3,540**	(1,645)	(122)
Otros ingresos	**42,895**	5,518	1,212
	US$ **54,710**	US$ 25,066	US$ 10,758

El análisis de los otros gastos operativos se detalla a continuación:

	2023	2022	2021
Gastos por apoyo administrativo y operativo	US$ **110,556**	US$ 49,431	US$ 37,042
Tecnología y comunicaciones	**29,651**	25,708	21,296
Otros gastos	**17,996**	15,756	92
Servicio de pasajeros	**5,930**	5,116	3,675
Seguros	**5,731**	6,574	3,753
	US$ **169,864**	US$ 102,585	US$ 65,858

23. Ingresos y costos financieros

El análisis de los otros ingresos financieros se detalla a continuación:

	2023	2022	2021
Intereses sobre efectivo y equivalentes	US$ **32,461**	US$ 12,036	US$ 2,872
Intereses por recuperación de depósitos en garantía	**4,611**	155	379
Intereses en certificados bursátiles Fiduciarios (CIB/3249)	**1,150**	711	280
	US$ **38,222**	US$ 12,902	US$ 3,531

El análisis de los otros gastos financieros se detalla a continuación:

	2023	2022	2021
Costos financieros por arrendamiento y devolución de aeronaves y motores arrendados	US$ 191,967	US$ 174,769	US$ 128,159
Intereses en certificados bursátiles fiduciarios	16,969	12,049	5,672
Costo de las notas de crédito	5,477	4,131	3,025
Intereses por deuda y préstamos (1)	2,851	533	703
Otros costos financieros	1,153	584	1,589
Pérdida en instrumentos financieros derivados	579	161	-
Comisiones bancarias y otros	347	308	226
	US$ 219,343	US$ 192,535	US$ 139,374

(1) Los gastos financieros relacionados a la construcción de activos calificados son capitalizados como parte del costo de ese activo (Nota 12) El gasto por intereses no capitalizados esta relacionado al capital de trabajo de corto plazo

	2023	2022	2021
Intereses generados por la deuda financiera	US$ 24,752	US$ 8,448	US$ 7,801
Interés capitalizado (Nota 12)	(21,901)	(7,915)	(7,098)
Intereses generados por deuda financiera neto, presentado en los estados consolidados de resultados	US$ 2,851	US$ 533	US$ 703

24. Componentes de pérdidas acumuladas de otras partidas integrales

a) El análisis de pérdidas acumuladas de otras partidas integrales al 31 de diciembre de 2023 y 2022 se describe a continuación:

	Remediaciones de beneficios a los empleados	Instrumentos financieros derivados y no derivados	Diferencias de cambio en la conversión de moneda extranjera	Total
Otros resultados de pérdidas integrales:				
Saldos netos al 31 de diciembre de 2021	US$ (721)	US$ (365)	US$ (148,124)	US$ (149,210)
Utilidad integral del año	253	336	3,471	4,060
Gasto de impuestos a la utilidad diferidos	(79)	(80)	-	(159)
Saldos netos al 31 de diciembre de 2022	(547)	(109)	(144,653)	(145,309)
(Pérdida) utilidad integral del año	(107)	(1,175)	749	(533)
Beneficio de impuestos a la utilidad diferidos	32	362	-	394
Saldos netos al 31 de diciembre de 2023	US$ (622)	US$ (922)	US$ (143,904)	US$ (145,448)

b) Un análisis de los efectos de los instrumentos financieros derivados y no derivados en la (pérdida) utilidad de otras partidas integrales por los años terminados el 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021 es el siguiente:

	2023	2022	2021
Instrumentos financieros derivados y no derivados:			
Valor extrínseco de los cambios en las opciones asiáticas de combustible	US$ -	US$ -	US$ 601
Valor extrínseco de los cambios de los collares costo cero	-	-	484
(Pérdida) utilidad en cobertura de tasa de interés (Cap)	(1,175)	336	(128)
	(1,175)	336	957
Instrumentos financieros no derivados [1]	-	-	79,076
Total	US$ (1,175)	US$ 336	US$ 80,033

[1] Al 31 de diciembre de 2021, incluye el efecto de la discontinuación de las estrategias de cobertura por US$109 millones como se describe en la Nota 3b (i)

25. Compromisos y contingencias

Compromisos relacionados con las aeronaves y contratos de financiamiento

Los compromisos para la compra de aeronaves y equipo de vuelo de acuerdo con el contrato de compra con Airbus, incluyendo los montos estimados por los efectos de incrementos contractuales de precio y los anticipos para la compra de aeronaves, serán los siguientes:

	Compromisos denominados en miles de dólares estadounidenses
2024	US$ 280,818
2025	711,112
2026	1,408,871
2027	1,123,329
2028 y posterior	3,065,774
	US$ 6,589,904

Todas las aeronaves adquiridas por la Compañía a través del acuerdo de compra de Airbus hasta el 31 de diciembre de 2023 han sido ejecutadas a través de las operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Además, tenemos compromisos por ejecutar operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso por los próximos dos años. Los ingresos estimados de estos compromisos son los siguientes:

	Precios de venta de aeronaves estimados en miles de dólares estadounidenses
2024	US$ 626,500
2025	821,000
	US$ 1,447,500

Para futuras entregas de aeronaves, la Compañía revisará la estructura de arrendamiento y financiamiento aplicable en función a las condiciones de mercado vigentes en ese momento.

Los pagos de arrendamiento futuros para estos contratos de venta y arrendamiento en vía de regreso no cancelables son los siguientes:

	Contratos de arrendamiento de aeronaves en miles de dólares	
2024	US$	19,440
2025		84,730
2026		96,869
2027		96,869
2028 y posterior		864,521
	US$	**1,162,429**

Compra de aeronaves de la familia A320 New Engine Option ("NEO")

El 28 de diciembre de 2017, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus, S.A.S. ("Airbus") para la compra de 80 aeronaves adicionales de la familia A320NEO que serán entregadas entre 2022 y 2026, este acuerdo fue modificado posteriormente en julio de 2020 para reprogramar dichas aeronaves ahora entre 2023 y 2028. Además, en noviembre de 2021, la Compañía celebró una nueva enmienda al acuerdo mencionado para comprar 39 aeronaves adicionales de la familia A320 New Engine Option ("NEO") que se entregarán entre 2023 y 2029, además de la adquisición de estas 39 aeronaves, la Compañía ejerció sus derechos bajo el contrato de compra con Airbus para convertir 19 aeronaves A320NEO a A321NEO de su pedido actual, todo para apoyar los mercados de crecimiento objetivo de la Compañía en México, Estados Unidos, Centroamérica y Sudamérica

El 10 de octubre del 2022 la Compañía celebró con Airbus un convenio modificatorio al contrato de compraventa de aeronaves existente para la compra de 25 aeronaves A321NEO, todas a ser entregadas durante el año 2030.

Litigios

La Compañía es parte de procedimientos legales y reclamos que surgen durante el curso ordinario de los negocios. Ciertos procedimientos se consideran obligaciones posibles. Con base en las pretensiones de los demandantes, al 31 de diciembre de 2023, 2022 y 2021, estas posibles contingencias ascienden a un total de US$29.4 millones (US$2.8 relacionados con asuntos legales, US$6.1 relacionados con asuntos laborales y US$20.5, relacionados con asuntos referentes a otras contribuciones), US$7.8 millones y US$8.0 millones, respectivamente.

26. Segmentos operativos

La Compañía es considerada como una unidad de negocio individual que provee servicios de transportación aérea. La Compañía opera en dos segmentos geográficos que se identifican a continuación:

	2023	2022	2021
Ingresos operativos:			
Nacionales (México)	**US$ 2,060,744**	US$ 1,909,744	US$ 1,661,927
Internacionales:			
Estados Unidos de América	**931,184**	758,609	509,976
Centroamérica y Sudamérica	**267,045**	178,837	49,775
Instrumentos financieros no derivados	-	-	(21,378)
Total de ingresos operativos	**US$ 3,258,973**	US$ 2,847,190	US$ 2,200,300

Los ingresos son asignados por segmentos geográficos basados en el origen-destino de cada vuelo. La Compañía no cuenta con activos no circulantes materiales localizados en el extranjero.

27. Eventos subsecuentes

Eventos subsecuentes al 31 de diciembre de 2023 y hasta el 8 de abril de 2024:

a. El 6 de marzo de 2024, la Comisión de Valores de los Estados Unidos de América (SEC por sus siglas en inglés) adoptó las reglas que obligan a las emisoras a revelar información específica relacionada con aspectos climáticos. Actualmente, la Compañía está evaluando el impacto potencial de estas regulaciones en sus prácticas de reporte.

b. El 15 de marzo de 2024, la Compañía realizó una segunda inversión de US$1,367 mediante la compra de 109,386 acciones ordinarias de CleanJoule, Inc.



KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1,
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P. 11650, Ciudad de México.
Teléfono: +52 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Ciudad de México, a 27 de abril de 2026

Al Consejo de Administración y a los Accionistas de
Controladora Vuela Compañía de Aviación, S. A. B. de C.V. y Subsidiarias

De conformidad con el artículo 39 de las "*Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos*" (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o "CUAE"), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la "Comisión") y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, y de conformidad con el artículo 84 bis de las "*Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y A Otros Participantes del Mercado de Valores*", publicada en el Diario Oficial de la Federación del 19 de marzo de 2003 y sus respectivas modificaciones, tanto KPMG Cárdenas Dosal, S. C. como el socio que suscribe esta declaratoria, expresamos nuestro consentimiento para que ***Controladora Vuela Compañía de Aviación, S. A. B. de C.V. y Subsidiarias*** (la "Emisora") incluya como anexo en el **Reporte Anual** que se presenta por el año terminado al 31 de diciembre de 2025 (el "Reporte Anual"), ante la Comisión y la Bolsa Mexicana de Valores, S. A. B. de C. V, los informes de auditoría que emití: *(i)* con fecha 14 de abril de 2026, sobre los estados financieros consolidados de la Emisora y subsidiarias al 31 de diciembre 2025 y 2024, y por los años terminados en esas fechas, y *(ii)* con fecha 10 de abril de 2025, sobre los estados financieros consolidados de la Emisora y subsidiarias al 31 de diciembre 2024 y 2023, y por los años terminados en esas fechas (en su conjunto los "Estados Financieros Consolidados"). Lo anterior, en el entendido de que previamente a su inclusión nos cercioramos que la información contenida en los Estados Financieros Consolidados incluidos como anexo en el **Reporte Anual**, así como cualquier otra información financiera incluida en el **Reporte Anual** cuya fuente provenga de los mencionados Estados Financieros Consolidados o del informe de auditoría externa que al efecto presente la Emisora, coincida con la dictaminada, con el fin de que dicha información sea hecha del conocimiento público.

Atentamente,

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.

L. C. C. Rogelio Morales Aguilar
Socio de Auditoría

C. P. C. Joaquin Alejandro Aguilera Dávila
Representante legal

INFORME ANUAL DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ DE AUDITORÍA

Ciudad de México, a 24 de abril de 2026.

Al Consejo de Administración y a la Asamblea de Accionistas
de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

De conformidad con lo establecido en el artículo 43, fracción II, de la Ley Mercado de Valores, el suscrito, Presidente del Comité de Auditoría de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (la "Sociedad"), presento a ustedes el siguiente Informe Anual aprobado por la totalidad de los miembros de dicho Comité, correspondiente al ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2025:

Durante este periodo, y de conformidad con lo dispuesto en la Ley del Mercado de Valores, el Comité se enfocó en este período, de manera general y principalmente a:

1. Desarrollar las actividades en materia de auditoría que la ley les confiere para apoyar al Consejo de Administración, atendiendo a lo dispuesto en el Reglamento Interno del propio Comité; en la Ley del Mercado de Valores; en el Código de Ética Profesional de la Comunidad Bursátil Mexicana; en el Código de Principios y Mejores Prácticas de Gobierno Corporativo, y en el Reglamento Interior de la Bolsa Mexicana de Valores, así como en la demás regulación aplicable.

2. Celebrar reuniones periódicas y continuas con la administración de la Sociedad, así como con el auditor externo independiente y otros miembros del despacho que presta los servicios de auditoría de los estados financieros básicos de la Sociedad.

Por lo que respecta a conceptos específicos correspondientes a las funciones aprobadas para este Comité, damos a conocer los siguientes resultados:

A. Sistema de Control Interno y Auditoría Interna de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle.

El Comité de Auditoría analizó el estado que guarda el sistema de control y auditoría internos de la Sociedad, siendo informados de los programas y desarrollo del trabajo de auditoría interna y de auditoría externa, así como de los principales aspectos que requieren una mejoría y el seguimiento de las medidas preventivas y correctivas implementadas por la administración de la Sociedad.

Tomando en cuenta las opiniones, informes, comunicados y el dictamen de auditoría externa se continúa desarrollando la verificación del cumplimiento de las actividades más relevantes de control interno en el manejo de la información financiera, y como consecuencia manifiesto que, la Sociedad mantiene políticas y procedimientos de control interno que ofrecen seguridad razonable en las operaciones que realiza y que asimismo se cumple con la efectividad requerida para que la Sociedad opere en un ambiente adecuado de control.

Las diferencias en materia de control interno que fueron analizadas en el Comité no tuvieron impacto significativo en la Sociedad.

La Sociedad ha atendido oportunamente las recomendaciones emitidas por el Comité de Auditoría y su auditor externo independiente, así como del despacho que presta los servicios de auditoría de los estados

financieros básicos de la Sociedad, con el fin de mejorar su sistema de control y auditoría interna, así como para subsanar las deficiencias y desviaciones de dicho sistema.

B. Medidas Preventivas y Correctivas Implementadas en relación con los Lineamientos y Políticas de Operación y de Registro Contable.

El Comité de Auditoría se ha asegurado de la objetividad e integridad de los registros contables, del seguimiento de las medidas preventivas y correctivas implementadas por la administración de la Sociedad, así como del cumplimiento de los Lineamientos y Políticas de Operación y de Registro Contable de la Sociedad, los cuales fueron aplicados consistentemente en la elaboración de los estados financieros de la Sociedad al 31 de diciembre de 2025. Asimismo, fueron revisados y aprobados los planes de trabajo de la función que desarrolla la auditoría interna en la Sociedad.

C. Evaluación de Desempeño del Auditor Externo Independiente y el Despacho.

El Comité de Auditoría recomendó la ratificación de KPMG Cárdenas Dosal, S.C. ("KPMG"), como su auditor externo independiente por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2025. Siendo el C.P. Eliseo Llamazares y C.P.C. Rogelio Morales Aguilar socios responsables de dicha firma.

Se aprobaron los siguientes honorarios de KPMG:

1. Auditoría anual de los estados financieros consolidados de 2025 por la cantidad de MXN$24,543,065.00 (veinticuatro millones quinientos cuarenta y tres mil sesenta y cinco pesos 00/100).

2. Sobrecostos de la auditoría 2024 por la cantidad de MXN$1,856,292.00 (un millón ochocientos cincuenta y seis mil doscientos noventa y dos pesos 00/100)

3. Servicios distintos al de auditoría externa de los estados financieros consistentes en el servicio (i) Análisis de GAP bajo NIIF S1 y S2 por la cantidad de MXN$750,000.00 (setecientos cincuenta mil pesos 00/100), (ii) Servicios de Debida Diligencia de la parte adquirente y comentarios relacionados con los acuerdos de compra y venta por la cantidad de MXN$4,946,360.00 (cuatro millones novecientos cuarenta y seis mil trescientos sesenta pesos 00/100), y (iii) Servicio de aseguramiento de estados financieros consolidados condensados proforma por la cantidad de MXN$3,600,000.00 (tres millones seiscientos mil pesos 00/100).

Se revisaron los planes de trabajo para dictaminar los estados financieros y cumplimiento de control interno proporcionado por el auditor externo independiente, los cuales fueron aprobados en su totalidad.

En entrevistas y sesiones del Comité de Auditoría con el auditor externo independiente, nos cercioramos de que cumplieran con los requisitos de independencia y en específico tratándose de los servicios descritos en los puntos 2 y 3 anteriores.

Por el ejercicio 2025 revisamos con el auditor externo independiente y con la administración de la Sociedad sus comentarios sobre el control interno y los procedimientos y alcances aplicados en su auditoría.

Como consecuencia de lo anterior, el Comité de Auditoría está de acuerdo con el desempeño y resultados del trabajo del auditor externo independiente de la Sociedad.

D. Resultado de las Revisiones a los Estados Financieros de la Sociedad y de las Personas Morales que ésta Controla.

El Comité de Auditoría revisó los estados financieros consolidados de la Sociedad y subsidiarias al 31 de diciembre de 2025, los cuales fueron elaborados con base en las Normas Internacionales de Información Financiera aplicadas consistentemente, y de conformidad con las normas y procedimientos de auditoría aplicables, así como el dictamen del auditor externo independiente correspondiente, el cual fue emitido sin excepciones o salvedades.

El Comité de Auditoría ha recomendado al Consejo de Administración la aprobación de los estados financieros antes mencionados, en virtud de que los mismos reflejan razonablemente la situación financiera y resultados de la Sociedad, que los eventos relevantes han sido adecuadamente revelados y que la aplicación de las políticas y criterios contables han sido consistentes y adecuadas, cumpliendo la administración de la Sociedad con los procesos de implementación y aseguramiento de los sistemas de control interno y con las recomendaciones efectuadas.

E. Opinión del Comité de Auditoría sobre el informe a que se refiere el artículo 28, fracción IV, inciso c) de la Ley del Mercado de Valores para someterla a consideración del Consejo de Administración de la Sociedad.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 42, fracción II, inciso (c) de la Ley del Mercado de Valores, después de haber sostenido diversas reuniones con el Director General de la Sociedad y con los directivos relevantes de la Sociedad y de las sociedades controladas por ésta, respecto del contenido del Informe del Director General en términos de lo previsto en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores, habiendo revisado la información y documentación de soporte necesaria, incluyendo el dictamen emitido por KPMG, despacho que presta los servicios de auditoría de los estados financieros básicos de la Sociedad en el que labora el auditor externo independiente de la Sociedad, el Comité de Auditoría considera que el Informe del Director General que se presentará a la Asamblea de Accionistas es adecuado y suficiente y que: (i) las políticas y criterios contables y de información seguidas por la Sociedad son adecuadas y suficientes tomando en consideración las circunstancias particulares de la misma; (ii) dichas políticas y criterios han sido aplicados consistentemente en la información presentada por el Director General; y (iii) como consecuencia de los incisos (i) y (ii) anteriores, la información presentada por el Director General refleja en forma razonable la situación financiera y los resultados de la Sociedad.

F. Medidas Adoptadas con Motivo de Observaciones Relevantes.

Durante el ejercicio social de 2025, no se formularon observaciones relevantes por parte de los accionistas, consejeros, directivos relevantes, empleados de la Sociedad y, en general, por cualquier tercero, respecto de la contabilidad, controles internos y temas relacionados con la auditoría interna o externa, ni se presentaron denuncias sobre hechos que estimen irregulares en la administración de la Sociedad.

G. Seguimiento de los Acuerdos de las Asambleas de Accionistas y del Consejo de Administración.

La Sociedad atendió oportunamente los acuerdos y recomendaciones emitidos por las Asambleas de Accionistas y el Consejo de Administración de la Sociedad durante el ejercicio social de 2025.

H. Otras Actividades del Comité de Auditoría.

Durante las sesiones de febrero, abril, julio, octubre y diciembre de 2025 el Comité de Auditoría revisó, analizó, tomó nota y/o emitió su opinión favorable respecto de los siguientes asuntos:

- Se tomó nota del estado de la negociación de la renovación de la póliza de Consejeros y Directivos (D&O por sus siglas en inglés) y sus potenciales términos.
- Se tomó conocimiento de las modificaciones a los lineamientos. políticas y mecanismos de control sobre el tratamiento de información privilegiada y operaciones con valores y recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad, su aprobación.
- Se emitió opinión favorable para la aprobación de la información financiera de la Sociedad correspondiente al primer, segundo y tercer trimestre de 2025.
- Se emitió opinión favorable para la aprobación de los estados financieros anuales auditados de la Sociedad y sus subsidiarias con cifras al 31 de diciembre de 2024.
- Durante las sesiones se revisó (i) el plan de trabajo propuesto por KPMG para la revisión de los estados financieros de la Sociedad por el ejercicio social 2025; (ii) el plan de auditoría interna de la Sociedad por el ejercicio social de 2025; (iii) los casos relevantes del programa de línea de ética y las medidas adoptadas por la administración de la Sociedad al respecto; (iv) los resultados del programa para prevenir la corrupción con base a la legislación aplicable a las operaciones de la Sociedad tanto en México como en los Estados Unidos de América, incluyendo el *Foreign Corrupt Practices Act.*
- Se tomó nota de los reportes de riesgos y contingencias en materia legal.
- Se tomó nota de los reportes de gestión de riesgos empresariales (*enterprise risk management* o ERM, por sus siglas en inglés), el cual incluyó la evaluación del riesgo Ambiental Social y Gobernanza para 2025.
- Se tomó nota de los informes de tesorería, administración de riesgos financieros y relación con inversionistas.
- Se tomó nota de los reportes en material fiscal: (i) estatus de las revisiones iniciadas por el Servicio de Administración Tributaria respecto de los dictámenes fiscales por los ejercicios 2013, 2014, 2015 y 2017 de la subsidiaria de la Sociedad Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V.; (ii) actualización sobre los pagos de no residentes a derechos de servicios migratorios; (iii) auditoría del *Customs and Border Protection* de los Estados Unidos de América; (iv) requerimientos por parte de las autoridades fiscales en Centroamérica y (v) juicio de amparo en torno al Impuesto al Valor Agregado no objeto.
- Se tomó nota de los informes de supervisión de cumplimiento FCPA que cubre las emisiones de boletos de transporte aéreo que no generan ingresos.
- Se tomó nota de los informes del Grupo de Trabajo de IT y Ciberseguridad.
- Se tomó nota de los informes del Grupo de Trabajo de Sostenibilidad.
- Se tomó conocimiento del informe rendido por KPMG respecto a los alcances y consideración de las IFRS 18, S1 y S2.

I. <u>Integración del Comité de Auditoría y reuniones celebradas.</u>

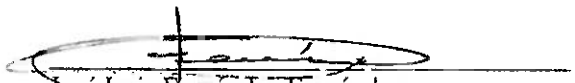
El Comité de Auditoría se integra por los siguientes miembros:

Nombre	**Cargo**
José Luis Fernández Fernández	Presidente
Joaquín Alberto Palomo Déneke	Miembro
John Slowik	Miembro

El señor José Carlos Silva Sánchez-Gavito, funge como miembro suplente del Comité de Auditoría.

Durante el ejercicio social 2025, el Comité de Auditoría se reunió para sesionar en las siguientes fechas: i) 12 y 18 de febrero, ii) 14 y 22 de abril, iii) 9 y 15 de julio, iv) 15 y 21 de octubre, y (v) 9 de diciembre de 2025 y de cada una de ellas se levantó una minuta respecto de los acuerdos adoptados.

Atentamente,



José Luis Fernández Fernández
Presidente del Comité de Auditoría de
Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

INFORME ANUAL DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ DE PRÁCTICAS SOCIETARIAS

Ciudad de México, a 24 de abril de 2026.

Al Consejo de Administración y a la Asamblea de Accionistas
de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

El que suscribe, en mi carácter de Presidente del Comité de Prácticas Societarias (el "Comité") de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (la "Sociedad"), presento a ustedes el siguiente Informe Anual aprobado por la totalidad de los miembros de dicho Comité, correspondiente al ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2025.

En consideración a las disposiciones contenidas en la Ley del Mercado de Valores, el Comité se enfocó en este período, de manera general y principalmente a:

1. Analizar y evaluar el desempeño, el análisis de habilidades y la planificación de la sucesión de los directivos relevantes de la Sociedad y los miembros del Consejo de Administración.

2. Analizar y evaluar las políticas para la designación y retribución integral de los directivos relevantes, incluyendo al Director General de la Sociedad referidas en el artículo 28, fracción III, inciso d) de la Ley del Mercado de Valores.

3. Analizar y evaluar el plan de acciones de la Sociedad para los ejecutivos, empleados y consejeros que prestan servicios a la Sociedad y/o sus subsidiarias y/o afiliadas.

4. Evaluar la composición y retribución del Consejo de Administración de la Sociedad.

Por lo que respecta a conceptos específicos correspondientes a las funciones aprobadas para este Comité, damos a conocer los siguientes resultados:

A. Recomendaciones emitidas al Consejo de Administración en relación con las políticas para la designación y retribución integral de los directivos relevantes, incluyendo al Director General de la Sociedad referidas en el artículo 28, fracción III, inciso d) de la Ley del Mercado de Valores.

El Comité evaluó directamente el desempeño, desarrollo y planes de sucesión de los ejecutivos C-Suite integrados por los Sres.: Enrique Javier Beltranena Mejicano, Presidente Ejecutivo y Director General; Holger Blankenstein, Vicepresidente Ejecutivo Aerolínea-Comercial y Operaciones; José Luis Suárez Durán, Vicepresidente Sr. de Operaciones; Jaime Esteban Pous Fernández, Vicepresidente Sr. Administración y Finanzas; José Alejandro de Iturbide Gutiérrez, Vicepresidente Jurídico; y Dionisio Arturo Pérez-Jácome Friscione, Vicepresidente de Desarrollo Corporativo y Sostenibilidad.

Adicionalmente, se encomendó al Presidente Ejecutivo y Director General la evaluación del desempeño de los funcionarios de segundo nivel de la Sociedad, la cual fue posteriormente sometida y analizada por el Comité.

El Comité solicitó a la empresa Mercer Human Resource Consulting, S.A. de C.V. ("Mercer"), la presentación del reporte anual de competitividad del mercado mexicano y el mercado internacional de aerolíneas, con el fin de ser utilizado para determinar la retribución integral de los ejecutivos C-Suite, en compañías comparables.

El Comité recomendó la aprobación del paquete de compensación para los ejecutivos del C-Suite.

El Comité ratificó las políticas y planes de compensación existentes: política de compensaciones, política de compensación variable KPI, política de bono anual y plan de retención a largo plazo para ejecutivos.

El Comité recomendó la implementación de la doceava fase del Plan de Incentivos a largo plazo creado en 2014 y modificado en 2018 y 2024 (el "Plan") con el fin de continuar vinculando la remuneración del ejecutivo clave al precio de mercado de las acciones de la Sociedad, siguiendo las mismas directrices y objetivos del Plan.

Así, la doceava fase del Plan prevé las mismas exclusiones, inclusiones, términos y condiciones del Plan, a través de la compra de valores de la Sociedad mediante un fideicomiso de administración irrevocable, integrado por Unidades de Acciones Restringidas (RSU) aplicando un periodo de asignación de tres años y condicionando el derecho a recibir el beneficio del Plan a la permanencia del ejecutivo beneficiario en el periodo correspondiente.

Debido a la implementación de la doceava fase: (i) se actualizó el número de participantes a 29 miembros; y (ii) un monto total de hasta MXN $109,169,785 (ciento nueve millones, ciento sesenta y nueve mil setecientos ochenta y cinco pesos) para su ejecución. El Comité definió los ejecutivos clave que participaron como beneficiarios de la doceava fase del Plan y la fórmula para su respectiva compensación.

El Comité de Prácticas Societarias recomendó el aumento al salario del C-Suite en 2025 con base en la inflación, el porcentaje de incremento aprobado al personal sindicalizado, así como el análisis de competitividad presentado por Mercer.

El Comité recomendó la extensión del plazo del plan "MIP-2" (Management Incentive Plan 2), hasta el 18 de febrero de 2031, manteniéndose sin cambios sus términos y condiciones originales.

Finalmente, el Comité revisó y autorizó el pago bono anual a los ejecutivos del C-Suite, directores y gerentes senior de acuerdo con las políticas aprobadas, siendo todo ello ratificado por el Consejo de Administración de la Sociedad.

B. Proponer la aprobación del paquete de retribución total de los miembros del Consejo de Administración, su Secretario y sus comités.

El Comité recomendó la aprobación del paquete de compensación de los miembros del Consejo de Administración, sus comités y sus respectivos Secretarios para el año 2025, dándoles la posibilidad a los miembros del Consejo de Administración y a los Presidentes de los comités de escoger el pago de su remuneración fija anual en acciones de la Sociedad.

C. Evaluación de la composición del Consejo de Administración de la Sociedad.

El Comité se cercioró que los miembros que integran el Consejo de Administración cuenten con la experiencia, capacidad, habilidades y prestigio profesional necesarios para continuar desempeñando sus cargos procurando la creación de valor en beneficio y en el mejor interés de la Sociedad. Asimismo, el Comité evaluó el desempeño, desarrollo y planes de sucesión de los miembros del Consejo de Administración.

El Comité revisó el perfil de todos los consejeros a efecto de que cumplieran con los requisitos de la Sociedad.

D. Reportes del Grupo de Trabajo de Ética.

El Comité tomó nota de los reportes presentados por el Grupo de Trabajo de Ética durante las sesiones de 2025.

E. Reportes del Grupo de Trabajo de Sostenibilidad.

El Comité tomó nota de los reportes presentados por el Grupo de Trabajo de Sostenibilidad durante las sesiones de 2025, incluyendo las reformas a la Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores respecto a la publicación mandatoria de un reporte en cumplimiento a los estándares S1 y S2 de IFRS- ISSB a partir de 2026 con información de 2025, discutiéndose con el Vicepresidente de Desarrollo Corporativo y Sostenibilidad y otros ejecutivos de la Sociedad, distintos temas en materia de ASG (Ambiental, Social y Gobernanza). El Comité recomendó al Consejo de Administración la aprobación y publicación del reporte anual integrado 2024.

F. Integración del Comité de Prácticas Societarias y reuniones celebradas.

El Comité de Prácticas Societarias está integrado por los siguientes miembros:

Nombre	Cargo
Ricardo Maldonado Yáñez	Presidente
Mónica Aspe Bernal	Miembro
Harry F. Krensky	Miembro

Durante el ejercicio 2025, el Comité de Prácticas Societarias sesionó en las siguientes fechas: (i) 18 de febrero, (ii) 22 de abril, (iii) 15 de julio, y (iv) 21 de octubre de 2025, documentándose los acuerdos adoptados como recomendaciones al Consejo de Administración respecto de cada sesión.

G. Código de Ética.

El Comité aprobó la actualización del Código de Ética, en los términos presentados.

Atentamente,

Ricardo Maldonado Yáñez
Presidente del Comité de Prácticas Societarias de
Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

INFORME ANUAL DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ DE AUDITORÍA

Ciudad de México, a 28 de abril de 2025.

Al Consejo de Administración y a la Asamblea de Accionistas
de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

De conformidad con lo establecido en el artículo 43, fracción II, de la Ley Mercado de Valores, el suscrito, Presidente del Comité de Auditoría de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (la "Sociedad"), presento a ustedes el siguiente Informe Anual aprobado por la totalidad de los miembros de dicho Comité, correspondiente al ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2024:

En consideración a las disposiciones contenidas en la Ley del Mercado de Valores, el Comité se enfocó en este período, de manera general y principalmente a:

1. Desarrollar las actividades en materia de auditoría que la ley les confiere para apoyar al Consejo de Administración, atendiendo lo dispuesto en el Reglamento Interno del propio Comité; en la Ley del Mercado de Valores; en el Código de Ética Profesional de la Comunidad Bursátil Mexicana; en el Código de Principios y Mejores Prácticas de Gobierno Corporativo, y en el Reglamento Interior de la Bolsa Mexicana de Valores, así como en la demás regulación aplicable.

2. Celebrar reuniones periódicas y continuas con la Administración, así como con el auditor externo independiente y otros miembros del despacho que presta los servicios de auditoría de los estados financieros básicos de la Sociedad.

Por lo que respecta a conceptos específicos correspondientes a las funciones aprobadas para este Comité, damos a conocer los siguientes resultados:

A. Sistema de Control Interno y Auditoría Interna de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle.

El Comité de Auditoría analizó el estado que guarda el sistema de control y auditoría internos de la Sociedad, siendo informados de los programas y desarrollo del trabajo de auditoría interna y de auditoría externa, así como de los principales aspectos que requieren una mejoría y el seguimiento de las medidas preventivas y correctivas implementadas por la Administración.

Tomando en cuenta las opiniones, informes, comunicados y el dictamen de auditoría externa se continúa desarrollando la verificación del cumplimiento de las actividades más relevantes de control interno en el manejo de la información financiera, y como consecuencia manifiesto que, la Sociedad mantiene políticas y procedimientos de control interno que ofrecen seguridad razonable en las operaciones que realiza y que asimismo se cumple con la efectividad requerida para que la Sociedad opere en un ambiente adecuado de control.

Las diferencias en materia de control interno que fueron analizadas en el Comité no tuvieron impacto significativo en la Sociedad.

La Sociedad ha atendido oportunamente las recomendaciones emitidas por el Comité de Auditoría y su auditor externo independiente, así como del despacho que presta los servicios de auditoría de los estados

financieros básicos de la Sociedad, con el fin de mejorar su sistema de control y auditoría interna, así como para subsanar las deficiencias y desviaciones de dicho sistema.

B. Medidas Preventivas y Correctivas Implementadas en relación con los Lineamientos y Políticas de Operación y de Registro Contable.

El Comité de Auditoría se ha asegurado de la objetividad e integridad de los registros contables, del seguimiento de las medidas preventivas y correctivas implementadas por la Administración, así como del cumplimiento de los Lineamientos y Políticas de Operación y de Registro Contable de la Sociedad, los cuales fueron aplicados consistentemente en la elaboración de los estados financieros de la Sociedad al 31 de diciembre de 2024. Asimismo, fueron revisados y aprobados los planes de trabajo de la función que desarrolla la auditoría interna en la Sociedad.

C. Evaluación de Desempeño del Auditor Externo Independiente y el Despacho.

El Comité de Auditoría recomendó la ratificación de KPMG Cárdenas Dosal, S.C. ("KPMG"), como su auditor externo independiente por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2024. Siendo el C.P. Eliseo Llamazares y C.P.C. Rogelio Morales Aguilar socios responsables de dicha firma.

Se aprobaron los siguientes honorarios de KPMG:

1. Auditoría anual de los estados financieros consolidados de 2024 por la cantidad de MXN$14,788,305.00 (catorce millones setecientos ochenta y ocho mil trescientos cinco pesos);

2. Servicio de auditoría de los estados financieros consolidados e individuales de 2024 realizado de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (IAS por sus siglas en inglés) y las revisiones consolidadas intermedias del primer, segundo y tercer trimestre, por la cantidad de MXN$4,907,445.00 (cuatro millones novecientos siete mil cuatrocientos cuarenta y cinco pesos);

3. Informe de revisión fiscal de los estados financieros por la cantidad de MXN$1,080,024.00 (un millón ochenta mil veinticuatro pesos);

4. Auditoría de Seguridad Social por la cantidad de MXN$636,344 (seiscientos treinta y seis mil trescientos cuarenta y cuatro pesos);

5. Sobrecostos de la auditoría 2023 por la cantidad de MXN$2,538,915.00 (dos millones quinientos treinta y ocho mil novecientos quince pesos); y

6. Servicio distinto al de auditoría externa de los estados financieros consistentes en el servicio de aseguramiento limitado de indicadores clave de desempeño en sostenibilidad incluidos en el Reporte Anual Integrado de la Compañía por la cantidad de MXN$534,000.00 (quinientos treinta y cuatro mil pesos) y posteriormente su ajuste para quedar en un total de MXN$568,710.00 (quinientos sesenta y ocho mil setecientos diez pesos).

Se revisaron los planes de trabajo para dictaminar los estados financieros y cumplimiento de control interno proporcionado por el auditor externo independiente, los cuales fueron aprobados en su totalidad.

En entrevistas y sesiones del Comité de Auditoría con el auditor externo independiente, nos cercioramos de que cumplieran con los requisitos de independencia.

Por el ejercicio 2024 revisamos con el auditor externo independiente y con la Administración de la empresa sus comentarios sobre el control interno y los procedimientos y alcances aplicados en su auditoría.

Como consecuencia de lo anterior, el Comité de Auditoría está de acuerdo con el desempeño y resultados del trabajo del auditor externo independiente de la Sociedad.

D. Resultado de las Revisiones a los Estados Financieros de la Sociedad y de las Personas Morales que ésta Controla.

El Comité de Auditoría revisó los estados financieros consolidados de la Sociedad y subsidiarias al 31 de diciembre de 2024, los cuales fueron elaborados con base en las Normas Internacionales de Información Financiera aplicadas consistentemente, y de conformidad con las normas y procedimientos de auditoría aplicables, así como el dictamen del auditor externo independiente correspondiente, el cual fue emitido sin excepciones o salvedades.

El Comité de Auditoría ha recomendado al Consejo de Administración la aprobación de los estados financieros antes mencionados, en virtud de que los mismos reflejan razonablemente la situación financiera y resultados de la Sociedad, que los eventos relevantes han sido adecuadamente revelados y que la aplicación de las políticas y criterios contables han sido consistentes y adecuadas, cumpliendo la Administración de la Sociedad con los procesos de implementación y aseguramiento de los sistemas de control interno y con las recomendaciones efectuadas.

E. Opinión del Comité de Auditoría sobre el informe a que se refiere el artículo 28, fracción IV, inciso c) de la Ley del Mercado de Valores para someterla a consideración del Consejo de Administración de la Sociedad.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 42, fracción II, inciso (c) de la Ley del Mercado de Valores, después de haber sostenido diversas reuniones con el Director General de la Sociedad y con los directivos relevantes de la Sociedad y de las sociedades controladas por ésta, respecto del contenido del Informe del Director General en términos de lo previsto en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores, habiendo revisado la información y documentación de soporte necesaria, incluyendo el dictamen emitido por KPMG, despacho que presta los servicios de auditoría de los estados financieros básicos de la Sociedad en el que labora el auditor externo independiente de la Sociedad, el Comité de Auditoría considera que el Informe del Director General que se presentará a la Asamblea de Accionistas es adecuado y suficiente y que: **(i)** las políticas y criterios contables y de información seguidas por la Sociedad son adecuadas y suficientes tomando en consideración las circunstancias particulares de la misma; **(ii)** dichas políticas y criterios han sido aplicados consistentemente en la información presentada por el Director General; y **(iii)** como consecuencia de los incisos (i) y (ii) anteriores, la información presentada por el Director General refleja en forma razonable la situación financiera y los resultados de la Sociedad.

F. Medidas Adoptadas con Motivo de Observaciones Relevantes.

Durante el ejercicio social de 2024, no se formularon observaciones relevantes por parte de los accionistas, consejeros, directivos relevantes, empleados de la Sociedad y, en general, por cualquier tercero, respecto de la contabilidad, controles internos y temas relacionados con la auditoría interna o externa, ni se presentaron denuncias sobre hechos que estimen irregulares en la Administración.

G. Seguimiento de los Acuerdos de las Asambleas de Accionistas y del Consejo de Administración.

La Sociedad atendió oportunamente los acuerdos y recomendaciones emitidos por las Asambleas de Accionistas y el Consejo de Administración de la Sociedad durante el ejercicio social de 2024.

H. Otras Actividades del Comité de Auditoría.

Durante las sesiones de febrero, abril, julio y octubre de 2024 el Comité de Auditoría revisó, analizó, tomó nota y/o emitió su opinión favorable respecto de los siguientes asuntos:

- Se tomó nota del estado de la negociación de la renovación de la póliza de Consejeros y Directivos (D&O por sus siglas en inglés) y sus potenciales términos.
- Se emitió opinión favorable para la aprobación de la información financiera de la Sociedad correspondiente al primer, segundo, tercero y cuarto trimestre de 2024.
- Se emitió opinión favorable para la aprobación de los estados financieros anuales auditados de la Sociedad y sus subsidiarias con cifras al 31 de diciembre de 2023.
- Durante las sesiones se revisó (i) el plan de trabajo propuesto por KPMG para la revisión de los estados financieros de la Sociedad por el ejercicio social 2024; (ii) el plan de auditoría interna de la Sociedad por el ejercicio social de 2024; (iii) los casos relevantes del programa de línea de ética y las medidas adoptadas por la Administración al respecto; (iv) los resultados del programa para prevenir la corrupción con base a la legislación aplicable a las operaciones de la Sociedad tanto en México como en los Estados Unidos de América, incluyendo el *Foreign Corrupt Practices Act*.
- Se tomó nota de los reportes de riesgos y contingencias en materia legal.
- Se tomó nota de los reportes de gestión de riesgos empresariales (*enterprise risk management* o ERM, por sus siglas en inglés), el cual incluyó la evaluación del riesgo ASG para 2024.
- Se tomó nota de los informes de tesorería, administración de riesgos financieros y relación con inversionistas.
- Se tomó nota del: (i) estatus de las revisiones iniciadas por el Servicio de Administración Tributaria respecto de los dictámenes fiscales por los ejercicios 2013, 2014, 2015 y 2017 de la subsidiaria de la Sociedad Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V.; (ii) actualización sobre los pagos de no residentes a derechos de servicios migratorios; (iii) la reforma sobre beneficiarios controladores que obedece a las obligaciones contenidas en el Código Fiscal de la Federación (iv) auditoría del Customs and Border Protection de los Estados Unidos de América: (v) actualización sobre las facturas electrónicas (CFDIs), (vi) requerimientos por parte de las autoridades fiscales en Centroamérica y (vii) juicio de amparo en torno al Impuesto al Valor Agregado no objeto.
- Se tomó nota de los informes de supervisión de cumplimiento FCPA que cubre las emisiones de boletos de transporte aéreo que no generan ingresos.
- Se tomó nota de los informes del Grupo de Trabajo de IT y Ciberseguridad.
- Se tomó nota y se recomendó al consejo de administración de la Compañía Grupo de Trabajo de Sostenibilidad reporte de manera punteada al Comité.
- Se tomó nota de los informes del Grupo de Trabajo de Sostenibilidad.

I. Integración del Comité de Auditoría y reuniones celebradas.

El Comité de Auditoría se integra por los siguientes miembros:

Nombre	Cargo
José Luis Fernández Fernández	Presidente
Joaquín Alberto Palomo Déneke	Miembro
John Slowik	Miembro

El señor José Carlos Silva Sánchez-Gavito, funge como miembro suplente del Comité de Auditoría.

Durante el ejercicio social 2024 el Comité de Auditoría se reunió para sesionar en las siguientes fechas: i) 15 y 20 de febrero, ii) 10 y 15 de abril, iii) 10 y 11 de julio, y iv) 9 y 15 de octubre de 2024 y de cada una de ellas se levantó una minuta respecto de los acuerdos adoptados.

Atentamente,

José Luis Fernández Fernández
Presidente del Comité de Auditoría de
Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

INFORME ANUAL DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ DE PRÁCTICAS SOCIETARIAS

Ciudad de México, a 28 de abril de 2025.

Al Consejo de Administración y a la Asamblea de Accionistas
de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

El que suscribe, en mi carácter de Presidente del Comité de Prácticas Societarias (el "Comité") de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (la "Compañía"), presento a ustedes el siguiente Informe Anual aprobado por la totalidad de los miembros de dicho Comité, correspondiente al ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2024.

En consideración a las disposiciones contenidas en la Ley del Mercado de Valores, el Comité se enfocó en este período, de manera general y principalmente a:

1. Analizar y evaluar el desempeño, el análisis de habilidades y la planificación de la sucesión de los directivos relevantes de la Sociedad y los miembros del Consejo de Administración.

2. Analizar y evaluar las políticas para la designación y retribución integral de los directivos relevantes, incluyendo al Director General de la Sociedad referidas en el artículo 28, fracción III, inciso d) de la Ley del Mercado de Valores.

3. Analizar y evaluar el plan de acciones de la Compañía para los ejecutivos, empleados y consejeros que prestan servicios a la Sociedad y/o sus subsidiarias y/o afiliadas.

4. Evaluar la composición y retribución del Consejo de Administración de la Sociedad.

Por lo que respecta a conceptos específicos correspondientes a las funciones aprobadas para este Comité, damos a conocer los siguientes resultados:

A. Recomendaciones emitidas al Consejo de Administración en relación con las políticas para la designación y retribución integral de los directivos relevantes, incluyendo al Director General de la Sociedad referidas en el artículo 28, fracción III, inciso d) de la Ley del Mercado de Valores.

El Comité evaluó directamente el desempeño, desarrollo y planes de sucesión de los ejecutivos C-Suite integrados por los Sres.: Enrique Javier Beltranena Mejicano, Presidente Ejecutivo y Director General; Holger Blankenstein, Vicepresidente Ejecutivo Aerolínea-Comercial y Operaciones; José Luis Suárez Durán, Vicepresidente Sr. de Operaciones; Jaime Esteban Pous Fernández, Vicepresidente Sr. Administración y Finanzas; José Alejandro de Iturbide Gutiérrez, Vicepresidente Jurídico; y Dionisio Arturo Pérez-Jácome Friscione, Vicepresidente de Desarrollo Corporativo y Sostenibilidad.

Adicionalmente, se encomendó al Presidente Ejecutivo y Director General la evaluación del desempeño de los funcionarios de segundo nivel de la Sociedad, la cual fue posteriormente sometida y analizada por el Comité.

El Comité solicitó a la empresa Mercer Human Resource Consulting, S.A. de C.V. ("Mercer"), la presentación del reporte anual de competitividad del mercado mexicano y el mercado internacional de aerolíneas, con el fin de ser utilizado para determinar la retribución integral de los ejecutivos C-Suite, en compañías comparables.

El Comité recomendó la aprobación del paquete de compensación para los ejecutivos del C-Suite.

El Comité ratificó las políticas y planes de compensación existentes: política de compensaciones, política de compensación variable KPI, política de bono anual y plan de retención a largo plazo para ejecutivos.

El Comité recomendó la implementación de la onceava fase del Plan de Incentivos a largo plazo creado en 2014 y modificado en 2018 y 2024 (el "Plan") con el fin de continuar vinculando la remuneración del ejecutivo clave al precio de mercado de las acciones de la Compañía, siguiendo las mismas directrices y objetivos del Plan.

Así, la onceava fase del Plan prevé las mismas exclusiones, inclusiones, términos y condiciones del Plan, a través de la compra de valores de la Compañía mediante un fideicomiso de administración irrevocable, integrado por Unidades de Acciones Restringidas (RSU) aplicando un periodo de asignación de tres años y condicionando el derecho a recibir el beneficio del Plan a la permanencia del ejecutivo beneficiario en el periodo correspondiente.

Debido a la implementación de la onceava fase: (i) se actualizó el número de participantes a 28 miembros; y (ii) un monto total de hasta MXN$ 118,220,435 (ciento dieciocho millones doscientos veinte mil cuatrocientos treinta y cinco pesos mexicanos) para su ejecución. El Comité definió los ejecutivos clave que participaron como beneficiarios de la onceava fase del Plan y la fórmula para su respectiva compensación.

El Comité de Prácticas Societarias recomendó el aumento al salario del C-Suite en 2024 con base en la inflación, el porcentaje de incremento aprobado al personal sindicalizado, así como el análisis de competitividad presentado por Mercer.

Finalmente, el Comité revisó y autorizó el pago de todas las remuneraciones variables a los ejecutivos del C-Suite, directores y gerentes senior de acuerdo con las políticas aprobadas, siendo todo ello ratificado por el Consejo de Administración de la Sociedad.

B. Proponer la aprobación del paquete de retribución total de los miembros del Consejo de Administración, su Secretario y sus comités.

El Comité recomendó la aprobación del paquete de compensación de los miembros del Consejo de Administración, sus comités y sus respectivos Secretarios para el año 2024, dándoles la posibilidad a los miembros del Consejo de Administración y a los Presidentes de los Comités de escoger el pago de su remuneración fija anual en acciones de la Compañía.

C. Evaluación de la composición del Consejo de Administración de la Compañía.

El Comité se cercioró que los miembros que integran el Consejo de Administración cuenten con la experiencia, capacidad, habilidades y prestigio profesional necesarios para continuar desempeñando sus cargos procurando la creación de valor en beneficio y en el mejor interés de

la Compañía. Asimismo, el Comité evaluó el desempeño, desarrollo y planes de sucesión de los miembros del Consejo de Administración.

El Comité revisó el perfil de todos los consejeros a efecto de que cumplieran con los requisitos de la Compañía.

D. Reportes del Grupo de Trabajo de Ética.

El Comité tomó nota de los reportes presentados por el Grupo de Trabajo de Ética durante las sesiones de 2024.

E. Reportes del Grupo de Trabajo de Sostenibilidad.

El Comité tomó nota de los reportes presentados por el Grupo de Trabajo de Sostenibilidad durante las sesiones de 2024, discutiéndose con el Vicepresidente de Desarrollo Corporativo y Sostenibilidad y otros ejecutivos de la Sociedad, distintos temas en materia de ASG (Ambiental, Social y Gobernanza). El Comité recomendó al Consejo de Administración la aprobación y publicación del reporte anual integrado 2023.

F. Integración del Comité de Prácticas Societarias y reuniones celebradas.

El Comité de Prácticas Societarias está integrado por los siguientes miembros:

Nombre	Propietario
Ricardo Maldonado Yáñez	Presidente
Monica Aspe Bernal	Miembro
Harry F. Krensky	Miembro

Durante el ejercicio 2024, el Comité de Prácticas Societarias sesionó en las siguientes fechas: i) 20 de febrero, ii) 15 de abril, iii) 16 de julio y iv) 15 de octubre de 2024, documentándose los acuerdos adoptados como recomendaciones al Consejo de Administración respecto de cada sesión.

G. Contrato Colectivo de Trabajo 2025 con el sindicato.

El Comité tomó nota de los términos y condiciones finales del contrato colectivo de trabajo para 2025, suscrito con el Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Comunicaciones, Similares y Conexos de la República Mexicana (STIAS), conforme a los materiales presentados.

H. Código de Ética.

El Comité aprobó la actualización del Código de Ética, en los términos presentados.

I. Reporte del Grupo de Trabajo de Sostenibilidad al Comité de Auditoría.

El Comité recomendó al Consejo de Administración que el Grupo de Trabajo de Sostenibilidad reporte de manera punteada al Comité de Auditoría.

Atentamente,

Ricardo Maldonado Yáñez
Presidente del Comité de Prácticas Societarias de
Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

JOSÉ L. FERNÁNDEZ F.
Contador Público

INFORME ANUAL DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ DE AUDITORÍA

Ciudad de México, a 19 de abril de 2024.

Al Consejo de Administración y a la Asamblea de Accionistas
de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

De conformidad con lo establecido en el artículo 43, fracción II, de la Ley Mercado de Valores, el suscrito, Presidente del Comité de Auditoría de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (la "Sociedad"), presento a ustedes el siguiente Informe Anual aprobado por la totalidad de los miembros de dicho Comité, correspondiente al ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2023:

En consideración a las disposiciones contenidas en la Ley del Mercado de Valores, el Comité se enfocó en este período, de manera general y principalmente a:

1. Desarrollar las actividades en materia de auditoría que la ley les confiere para apoyar al Consejo de Administración, atendiendo lo dispuesto en el Reglamento Interno del propio Comité; en la Ley del Mercado de Valores; en el Código de Ética Profesional de la Comunidad Bursátil Mexicana; en el Código de Principios y Mejores Prácticas de Gobierno Corporativo, y en el Reglamento Interior de la Bolsa Mexicana de Valores, así como en la demás regulación aplicable.

2. Celebrar reuniones periódicas y continuas con la Administración, así como con el auditor externo independiente y otros miembros del despacho que presta los servicios de auditoría de los estados financieros básicos de la Sociedad.

Por lo que respecta a conceptos específicos correspondientes a las funciones aprobadas para este Comité, damos a conocer los siguientes resultados:

A. Sistema de Control Interno y Auditoría Interna de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle.

El Comité de Auditoría analizó el estado que guarda el sistema de control y auditoría internos de la Sociedad, siendo informados de los programas y desarrollo del trabajo de auditoría interna y de auditoría externa, así como de los principales aspectos que requieren una mejoría y el seguimiento de las medidas preventivas y correctivas implementadas por la Administración.

Tomando en cuenta las opiniones, informes, comunicados y el dictamen de auditoría externa se continúa desarrollando la verificación del cumplimiento de las actividades más relevantes de control interno en el manejo de la información financiera, y como consecuencia manifiesto que, la Sociedad mantiene políticas y procedimientos de control interno que

ofrecen seguridad razonable en las operaciones que realiza y que asimismo se cumple con la efectividad requerida para que la Sociedad opere en un ambiente adecuado de control.

Las diferencias en materia de control interno que fueron analizadas en el Comité, no tuvieron impacto significativo en la Sociedad.

La Sociedad ha atendido oportunamente las recomendaciones emitidas por el Comité de Auditoría y su auditor externo independiente, así como del despacho que presta los servicios de auditoría de los estados financieros básicos de la Sociedad, con el fin de mejorar su sistema de control y auditoría interna, así como para subsanar las deficiencias y desviaciones de dicho sistema.

B. Medidas Preventivas y Correctivas Implementadas en relación con los Lineamientos y Políticas de Operación y de Registro Contable.

El Comité de Auditoría se ha asegurado de la objetividad e integridad de los registros contables, del seguimiento de las medidas preventivas y correctivas implementadas por la Administración, así como del cumplimiento de los Lineamientos y Políticas de Operación y de Registro Contable de la Sociedad, los cuales fueron aplicados consistentemente en la elaboración de los estados financieros de la Sociedad al 31 de diciembre de 2023. Asimismo, fueron revisados y aprobados los planes de trabajo de la función que desarrolla la auditoría interna en la Sociedad.

C. Evaluación de Desempeño del Auditor Externo Independiente y el Despacho.

El Comité de Auditoría recomendó la ratificación de KPMG Cárdenas Dosal, S.C. ("KPMG"), como su auditor externo independiente por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2023. Siendo el C.P. Eliseo Llamazares y C.P.C. Saúl Andrés Aguayo Juárez socios responsables de dicha firma.

Se aprobaron los siguientes honorarios de KPMG:

1. Auditoría anual de los estados financieros consolidados de 2023 por la cantidad de MXN$12,654,900 (doce millones seiscientos cincuenta y cuatro mil novecientos pesos);

2. Servicio de auditoría de los estados financieros consolidados e individuales de 2023 realizado de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (IAS por sus siglas en inglés) y las revisiones consolidadas intermedias del primer, segundo y tercer trimestre, por la cantidad de MXN$4,199,484 (cuatro millones ciento noventa y nueve mil cuatrocientos ochenta y cuatro pesos);

3. Informe de revisión fiscal de los estados financieros por la cantidad de MXN$1,115,781 (un millón ciento quince mil setecientos ochenta y un pesos);

JLF

4. Auditoría de Seguridad Social por la cantidad de MXN$606,042 (seiscientos seis mil cuarenta y dos pesos); y

5. Sobrecostos de la auditoría 2022 por la cantidad de MXN$1,150,000 (un millón ciento cincuenta mil pesos)

6. Servicios profesionales prestados en relación con el suplemento de la tercera emisión de certificados bursátiles por la cantidad de MXN$238,000 (doscientos treinta y ocho mil pesos).

Se revisaron los planes de trabajo para dictaminar los estados financieros y cumplimiento de control interno proporcionado por el auditor externo independiente, los cuales fueron aprobados en su totalidad.

En entrevistas y sesiones del Comité de Auditoría con el auditor externo independiente, nos cercioramos de que cumplieran con los requisitos de independencia.

Por el ejercicio 2023 revisamos con el auditor externo independiente y con la Administración de la empresa sus comentarios sobre el control interno y los procedimientos y alcances aplicados en su auditoría.

Como consecuencia de lo anterior, el Comité de Auditoría está de acuerdo con el desempeño y resultados del trabajo del auditor externo independiente de la Sociedad.

D. Resultado de las Revisiones a los Estados Financieros de la Sociedad y de las Personas Morales que ésta Controla.

El Comité de Auditoría revisó los estados financieros consolidados de la Sociedad y subsidiarias al 31 de diciembre de 2023, los cuales fueron elaborados con base en las Normas Internacionales de Información Financiera aplicadas consistentemente, y de conformidad con las normas y procedimientos de auditoría aplicables, así como el dictamen del auditor externo independiente correspondiente, el cual fue emitido sin excepciones o salvedades.

El Comité de Auditoría ha recomendado al Consejo de Administración la aprobación de los estados financieros antes mencionados, en virtud de que los mismos reflejan razonablemente la situación financiera y resultados de la Sociedad, que los eventos relevantes han sido adecuadamente revelados y que la aplicación de las políticas y criterios contables han sido consistentes y adecuadas, cumpliendo la Administración de la Sociedad con los procesos de implementación y aseguramiento de los sistemas de control interno y con las recomendaciones efectuadas.

E. Opinión del Comité de Auditoría sobre el informe a que se refiere el artículo 28, fracción IV, inciso c) de la Ley del Mercado de Valores para someterla a consideración del Consejo de Administración de la Sociedad.

JLF

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 42, fracción II, inciso (c) de la Ley del Mercado de Valores, después de haber sostenido diversas reuniones con el Director General de la Sociedad y con los directivos relevantes de la Sociedad y de las sociedades controladas por ésta, respecto del contenido del Informe del Director General en términos de lo previsto en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores, habiendo revisado la información y documentación de soporte necesaria, incluyendo el dictamen emitido por KPMG, despacho que presta los servicios de auditoría de los estados financieros básicos de la Sociedad en el que labora el auditor externo independiente de la Sociedad, el Comité de Auditoría considera que el Informe del Director General que se presentará a la Asamblea de Accionistas es adecuado y suficiente y que: **(i)** las políticas y criterios contables y de información seguidas por la Sociedad son adecuadas y suficientes tomando en consideración las circunstancias particulares de la misma; **(ii)** dichas políticas y criterios han sido aplicados consistentemente en la información presentada por el Director General; y **(iii)** como consecuencia de los incisos (i) y (ii) anteriores, la información presentada por el Director General refleja en forma razonable la situación financiera y los resultados de la Sociedad.

F. Medidas Adoptadas con Motivo de Observaciones Relevantes.

Durante el ejercicio social de 2023, no se formularon observaciones relevantes por parte de los accionistas, consejeros, directivos relevantes, empleados de la Sociedad y, en general, por cualquier tercero, respecto de la contabilidad, controles internos y temas relacionados con la auditoría interna o externa, ni se presentaron denuncias sobre hechos que estimen irregulares en la Administración.

G. Seguimiento de los Acuerdos de las Asambleas de Accionistas y del Consejo de Administración.

La Sociedad atendió oportunamente los acuerdos y recomendaciones emitidos por la Asamblea de Accionistas y el Consejo de Administración de la Sociedad durante el ejercicio social de 2023.

H. Otras Actividades del Comité de Auditoría.

Durante las sesiones de febrero, marzo y abril de 2023, el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, y durante las sesiones de julio y octubre de 2023 el Comité de Auditoría revisó, analizó, tomó nota y/o emitió su opinión favorable respecto de los siguientes asuntos:

- Se tomó nota del estado de la negociación de la renovación de la póliza de Consejeros y Directivos (D&O por sus siglas en inglés) y sus potenciales términos.
- Se aprobó el reporte TCFD *(Task Force on Climate-Related Financial Disclosures)* de la Sociedad y su publicación, antes de la publicación de la convocatoria de la asamblea general extraordinaria y general ordinaria anual de accionistas.

JLF

- Se tomó conocimiento del reporte de gobierno corporativo y recomendó al Consejo de Administración la aprobación de los siguientes: (i) resultados del cuestionario de autoevaluación; (ii) plan de acción de temas detectados; (iii) propuesta de reestructura del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Sociedad, consistente en la división de dicho Comité: en un Comité de Auditoría y un Comité de Prácticas Societarias.
- Se emitió opinión favorable para la aprobación de la información financiera de la Sociedad correspondiente al primer, segundo, tercero y cuarto trimestre de 2023.
- Se emitió opinión favorable para la aprobación de los estados financieros anuales auditados de la Sociedad y sus subsidiarias con cifras al 31 de diciembre de 2022.
- Se tomó nota del requerimiento de Capital Group para adquirir colectivamente entre 5% y 9.99% de acciones de la Sociedad.
- Durante las sesiones se revisó (i) el plan de trabajo propuesto por KPMG para la revisión de los estados financieros de la Sociedad por el ejercicio social 2023; (ii) el plan de auditoría interna de la Sociedad por el ejercicio social de 2023; (iii) los casos relevantes del programa de línea de ética y las medidas adoptadas por la Administración al respecto; (iv) los resultados del programa para prevenir la corrupción con base a la legislación aplicable a las operaciones de la Sociedad tanto en México como en los Estados Unidos de América, incluyendo el *Foreign Corrupt Practices Act*.
- Se tomó nota de los reportes de riesgos y contingencias en materia legal.
- Se tomó nota de los reportes de gestión de riesgos empresariales (*enterprise risk management* o ERM, por sus siglas en inglés), el cual incluyó la evaluación del riesgo ASG para 2023.
- Se tomó nota de los informes de tesorería y administración de riesgos financieros.
- Se tomó nota del: (i) estatus de las revisiones iniciadas por el Servicio de administración Tributaria respecto de los dictámenes fiscales por los ejercicios 2013, 2014 y 2015 de la subsidiaria de la Sociedad Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V.; (ii) actualización sobre los pagos de no residentes a derechos de servicios migratorios; (iii) la reforma sobre beneficiarios controladores que obedece a las obligaciones contenidas en el Código Fiscal de la Federación (iv) auditoría del Customs and Border Protection de los Estados Unidos de América; y (v) actualización sobre las facturas electrónicas (CFDIs).
- Se tomó nota de los informes de supervisión de cumplimiento FCPA que cubre las emisiones de boletos de transporte aéreo que no generan ingresos.
- Se tomó nota de los informes en materia de ciberseguridad.
- Se tomó nota de los informes en materia de sustentabilidad.

JLF

I. Integración del Comité de Auditoría y reuniones celebradas.

El Comité de Auditoría se integra por los siguientes miembros:

Nombre	Cargo
José Luis Fernández Fernández	Presidente
Joaquín Alberto Palomo Déneke	Miembro
John Slowik	Miembro

El señor José Carlos Silva Sánchez-Gavito, funge como miembro suplente del Comité de Auditoría.

Durante el ejercicio social 2023 el Comité de Auditoría y Practicas Societarias se reunió para sesionar en las siguientes fechas: i) el 8 y 14 de febrero; ii) 12 y 18 de abril; iii) 27 de marzo; posteriormente se reunió a sesionar el Comité de Auditoría el iv) 12 y 18 de julio; v) 11 y 17 de octubre de 2023 y de cada una de ellas se levantó una minuta respecto de los acuerdos adoptados.

Atentamente,

José Luis Fernández Fernández
Presidente del Comité de Auditoría de
Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

JLF

INFORME ANUAL DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ DE PRÁCTICAS SOCIETARIAS

Ciudad de México, a 19 de abril de 2024.

Al Consejo de Administración y a la Asamblea de Accionistas
de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

El que suscribe, en mi carácter de Presidente del Comité de Prácticas Societarias (el "Comité") de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (la "Compañía"), presento a ustedes el siguiente Informe Anual aprobado por la totalidad de los miembros de dicho Comité, correspondiente al ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2023.

En consideración a las disposiciones contenidas en la Ley del Mercado de Valores, el Comité se enfocó en este período, de manera general y principalmente a:

1. Analizar y evaluar el desempeño, el análisis de habilidades y la planificación de la sucesión de los directivos relevantes de la Sociedad y los miembros del Consejo de Administración.

2. Analizar y evaluar las políticas para la designación y retribución integral de los directivos relevantes de la Sociedad referidas en el artículo 28, fracción III, inciso d) de la Ley del Mercado de Valores.

3. Analizar y evaluar el plan de acciones de la Compañía para los ejecutivos, empleados y consejeros que prestan servicios a la Sociedad y/o sus subsidiarias y/o afiliadas.

4. Evaluar la composición y retribución del Consejo de Administración de la Sociedad.

Por lo que respecta a conceptos específicos correspondientes a las funciones aprobadas para este Comité, damos a conocer los siguientes resultados:

A. Recomendaciones emitidas al Consejo de Administración en relación con las políticas para la designación y retribución integral de los directivos relevante de la Sociedad referidas en el artículo 28, fracción III, inciso d) de la Ley del Mercado de Valores.

El Comité evaluó directamente el desempeño, desarrollo y planes de sucesión de los ejecutivos C-Suite integrados por los Sres.: Enrique Javier Beltranena Mejicano, Presidente y Director General; Holger Blankenstein, Vicepresidente Ejecutivo Aerolínea-Comercial y Operaciones; José Luis Suárez Durán, Vicepresidente Sr. de Operaciones; Jaime Esteban Pous Fernández, Vicepresidente Sr. Administración y Finanzas, José Alejandro de Iturbide Gutiérrez, Vicepresidente Jurídico y Dionisio Arturo Pérez-Jácome Friscione, Vicepresidente de Desarrollo Corporativo y Sostenibilidad.

Adicionalmente, se encomendó al Presidente y Director General la evaluación del desempeño de los funcionarios de segundo nivel de la Sociedad, la cual fue posteriormente sometida y analizada por el Comité.

El Comité solicitó a la empresa Mercer Human Resource Consulting, S.A. de C.V., la presentación del reporte anual de competitividad del mercado mexicano y el mercado internacional de aerolíneas, con el fin de ser utilizado para determinar la retribución integral de los ejecutivos C-Suite, en compañías comparables.

El Comité recomendó la aprobación del paquete de compensación para los ejecutivos del C-Suite.

El Comité ratificó las políticas y planes de compensación existentes: política de compensaciones, política de compensación variable KPI, política de bono anual y plan de retención a largo plazo para ejecutivos.

El Comité recomendó la implementación de la décima fase del Plan de Incentivos a largo plazo creado en 2014 y modificado en 2018 (el "Plan") con el fin de continuar vinculando la remuneración del ejecutivo clave al precio de mercado de las acciones de la Compañía, siguiendo las mismas directrices y objetivos del Plan.

Así, la décima fase del Plan prevé las mismas exclusiones, inclusiones, términos y condiciones del Plan, a través de la compra de valores de la Compañía mediante un fideicomiso de administración irrevocable, integrado por Unidades de Acciones Restringidas (RSU) aplicando un periodo de asignación de tres años y condicionando el derecho a recibir el beneficio del Plan a la permanencia del ejecutivo beneficiario en el periodo correspondiente.

Debido a la implementación de la décima fase: (i) se actualizó el número de participantes a 26 miembros; y (ii) un monto total de hasta MXN$ 99,382,105 (noventa y nueve millones trescientos ochenta y dos mil ciento cinco pesos mexicanos) para su ejecución. El Comité definió los ejecutivos clave que participaron como beneficiarios de la décima fase del Plan y la fórmula para su respectiva compensación.

El Comité de Prácticas Societarias recomendó (i) el aumento al salario del C-Suite en 2023; (ii) delegar en el Presidente y Director General de la Compañía la designación y aprobación de los KPIs de remuneración variable trimestral utilizando un pool máximo del 105% del desempeño global y (iii) la propuesta de política de bonificación anual.

Finalmente, el Comité revisó y autorizó el pago de todas las remuneraciones variables a los ejecutivos del C-Suite, directores, gerentes y líderes de acuerdo con las políticas aprobadas, siendo todo ello ratificado por el Consejo de Administración de la Sociedad.

B. Proponer la aprobación del paquete de retribución total de los miembros del Consejo de Administración, su Secretario y sus comités.

El Comité recomendó la aprobación del paquete de compensación de los miembros del Consejo de Administración, sus comités y sus respectivos Secretarios para el año 2023, dándoles la posibilidad de escoger el pago de su remuneración fija anual en acciones de la Compañía.

C. Plan de Acciones de la Compañía para consejeros independientes.

El Comité recomendó por el ejercicio 2023 la modificación al plan de acciones de la Compañía implementado en beneficio de los miembros independientes del Consejo de Administración, mediante un contrato de fideicomiso financiado por la Compañía para que el fiduciario pueda

adquirir acciones de la Compañía en la Bolsa Mexicana de Valores que serán asignadas a los participantes bajo dicho plan.

D. Cuestionarios de autoevaluación del Consejo de Administración.

El Comité revisó los resultados del cuestionario de autoevaluación del Consejo de Administración de 2022, y como resultado recomendó al Consejo de Administración la aprobación de la agenda anual fija del Consejo de Administración.

E. Evaluación de la composición del Consejo de Administración de la Compañía.

El Comité se cercioró que los miembros que integran el Consejo de Administración cuenten con la experiencia, capacidad, habilidades y prestigio profesional necesarios para continuar desempeñando sus cargos procurando la creación de valor en beneficio y en el mejor interés de la Compañía. Asimismo, el Comité evaluó el desempeño, desarrollo y planes de sucesión de los miembros del Consejo de Administración.

El Comité revisó el perfil de todos los consejeros a efecto de que cumplieran con los requisitos de la Compañía y, respecto de los consejeros independientes, el cumplimiento de los requisitos de independencia previstos en la Ley del Mercado de Valores.

F. Política de Recuperación de Compensación otorgada erróneamente (Clawback).

El Comité recomendó al Consejo de Administración la aprobación de la Política de Recuperación de Compensación otorgada erróneamente (Clawback) a raíz de los requerimientos emitidos por la *U.S. Securities and Exchange Commission*, durante 2023.

G. Reportes del Grupo de Trabajo de Ética.

El Comité tomó nota de los reportes presentados por el Grupo de Trabajo de Ética durante las sesiones de 2023.

H. Reportes del Grupo de Trabajo de Sustentabilidad.

El Comité tomó nota de los reportes presentados por el Grupo de Trabajo de Sustentabilidad durante las sesiones de 2023, discutiéndose con Vicepresidente de Desarrollo Corporativo y Sostenibilidad y otros Ejecutivos de la Sociedad, distintos temas en materia de ASG (Ambiental, Social y Gobernanza). El Comité recomendó al Consejo de Administración la aprobación y publicación del reporte anual integrado 2022.

I. Integración del Comité de Prácticas Societarias y reuniones celebradas.

El Comité de Prácticas Societarias está integrado por los siguientes miembros:

Nombre	Propietario
Ricardo Maldonado Yáñez	Presidente
Monica Aspe Bernal	Miembro

Harry F. Krensky Miembro

Durante el ejercicio 2023, el Comité de Compensaciones y Nominaciones celebró reuniones formales presenciales o remotas, ya sea por teléfono o videoconferencia, en las siguientes fechas: 14 febrero 2023, 18 abril 2023 y considerando que fue creado como un comité independiente al Comité de Auditoría a partir de abril de 2023, el Comité de Prácticas Societarias sesionó el 18 de julio y 17 de octubre de 2023, documentándose los acuerdos adoptados como recomendaciones al Comité de Auditoría y al Consejo de Administración respecto de cada sesión.

J. Contrato Colectivo de Trabajo 2023 con el sindicato.

El Comité ratificólos términos y condiciones finales del contrato colectivo de trabajo para 2023, suscrito con el Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Comunicaciones, Similares y Conexos de la República Mexicana (STIAS), conforme a los materiales presentados.

K. Reglamento del Comité de Prácticas Societarias

El Comité recomendó al Consejo de Administración la aprobación del reglamento del Comité de Prácticas Societarias.

Atentamente,

Ricardo Maldonado Yáñez
Presidente del Comité de Prácticas Societarias de
Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.