

[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



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
Ciudad de México, 01210
México**

Serie [Eje]	serie
Especificación de las características de los títulos en circulación [Sinopsis]	
Clase	I y II
Serie	A
Tipo	Capital
Número de acciones	1,108,462,804
Bolsas donde están registrados	México (Bolsa Mexicana de Valores) y Nueva York (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:

Ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022

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:.....	10
Factores de riesgo:.....	16
Otros Valores:	51
Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro:	51
Destino de los fondos, en su caso:.....	51
Documentos de carácter público:.....	52
[417000-N] La emisora.....	53
Historia y desarrollo de la emisora:.....	53
Descripción del negocio:	54
Actividad Principal:	55
Canales de distribución:	78
Patentes, licencias, marcas y otros contratos:.....	78
Principales clientes:.....	79
Legislación aplicable y situación tributaria:.....	79
Recursos humanos:	94
Desempeño ambiental:.....	96
Información de mercado:.....	96
Estructura corporativa:.....	96
Descripción de los principales activos:.....	104
Procesos judiciales, administrativos o arbitrales:	105
Acciones representativas del capital social:	105
Dividendos:.....	106

[424000-N] Información financiera	108
Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación:	113
Informe de créditos relevantes:	113
Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora:	113
Resultados de la operación:	138
Situación financiera, liquidez y recursos de capital:	146
Control Interno:	151
Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas:	151
[427000-N] Administración	153
Auditores externos de la administración:	153
Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés:	153
Información adicional administradores y accionistas:	156
Estatutos sociales y otros convenios:	173
[429000-N] Mercado de capitales.....	200
Estructura accionaria:	200
Comportamiento de la acción en el mercado de valores:	204
[432000-N] Anexos	210

[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” 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 Administrativos” para referirse a Servicios Administrativos 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 Administrativos, Servicios Earhart, Vuela, Vuela Aviación, Viajes Vuela, Comercializadora Frecuenta y Vuela El Salvador son subsidiarias de Volaris. Los términos “la Compañía” “nosotros,” “nuestro” y “nuestros” en este Reporte Anual se refieren a Volaris juntamente 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 “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
“Aerolíneas latinoamericanas públicas”	Conjuntamente, Azul, Copa y Gol.
“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.
“Aerolínea de Bajo Costos”	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.

“Aeroméxico”	Aerovías de México, S.A. de C.V.
“Aeroméxico Connect”	Aerolitoral, S.A. de C.V.
“AFAC”	Agencia Federal de Aviación Civil
“AirAsia”	AirAsia Berhad
“Airbus”	Airbus S.A.S.
“Alaska”	Alaska Air Group, Inc.
“Allegiant”	Allegiant Travel Company
“American”	American Airlines Group
“ASA”	Aeropuertos y Servicios Auxiliares
“ASG”	Temas Ambientales, Sociales y de Gobernanza
“ASMs”	Asientos disponibles para pasajeros multiplicados por el número de millas voladas por esos asientos (por sus siglas en inglés <i>Available Seat Miles</i>).
“Avianca”	Avianca Holding S.A.
“Azul”	Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.
“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 <i>United States Customs and Border Protection</i>).
“CEO”	Opción de motor actual (por sus siglas en inglés <i>Current Engine Option</i>).
“CNBV”	Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“Competidores de mercado objetivo que cotizan en bolsa en los EUA”	Alaska, Allegiant, American, Delta, Frontier, Jetblue, Southwest, Spirit y United.
“Copa”	Copa Holdings S.A.
“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.
“DOT”	Departamento de Transporte de los EUA (por sus siglas en inglés <i>United States Department of Transportation</i>)
“EPA”	Agencia de Protección Ambiental de los EUA (por sus siglas en inglés <i>United States Environmental Protection Agency</i>).
“EUA”	Estados Unidos de América.
“EUA \$”	Dólar, moneda en curso de los Estados Unidos de América.
“FAA”	Administración Federal de Aviación de los EUA (por sus siglas en inglés <i>United States Federal Aviation Administration</i>).
“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 <i>United States Federal Communications Commission</i>).
“Fiduciario”	Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, Dirección Fiduciaria.
“Frontier”	Frontier Airlines, Inc.
“Gol”	Gol Linhas Aéreas Inteligentes, S.A.
“Grupo Aeroméxico”	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., y sus subsidiarias, Aeroméxico y Aeroméxico Connect.

“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.
“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”	IAE International Aero Engines AG.
“IASA”	Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional (<i>International Aviation Safety Assessment</i>)
“IATA”	Asociación Internacional de Transporte Aéreo (<i>International Air Transport Association</i>)
“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.
“México”	Estados Unidos Mexicanos
“NEO”	Opción de motor nuevo (por sus siglas en inglés <i>New Engine Option</i>)
“NIIF”	Normas Internacionales de Información Financiera
“Otras Aerolíneas latinoamericanas que cotizan en bolsa”	Conjuntamente, Azul, Copa y Gol.
“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 lleguen dentro de los 15 minutos siguientes a la hora de llegada programada.
“RASM”	Ingresos de pasajero divididos entre ASMs.
“RPMs”	Pasajero reservado por milla (<i>Revenue passenger per miles</i>) significa el número de asientos vendidos a pasajeros dividido por el número de millas de los asientos que son volados.
“Ryanair”	Ryanair Holdings plc.
“SICT”	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
“Southwest”	Southwest Airlines Co.
“Spirit”	Spirit Airlines, Inc.
“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 <i>United States Transportation Security Administration</i>).
“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.
“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 <i>Visiting Friends and Relatives</i>).
“VivaAerobús”	Aeroenlaces Nacionales, 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, o ULCC (por sus siglas en inglés) constituida conforme a las leyes de los Estados Unidos Mexicanos. Nuestras oficinas principales se encuentran en Av. Antonio Dovalí Jaime No.70, torre B, piso 13, Colonia Zedec Santa Fe, 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 197 y hemos incrementado nuestra flota eficiente de la familia A320 de Airbus de cuatro a 117 al 31 de diciembre de 2022. Actualmente operamos en promedio hasta 590 segmentos de vuelo en rutas que conectan 43 ciudades en México y 22 ciudades en los EUA, cuatro en Centroamérica y dos en Sudamérica. Tenemos una participación de mercado muy importante en los cinco principales aeropuertos de México, tomando como base el número de pasajeros, incluyendo Cancún, Guadalajara, la Ciudad de México, Monterrey y Tijuana. Las principales ciudades que atendemos en los EUA son los centros con mayor presencia de comunidades mexicanas, 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 Centroamérica 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 43 en México, de los cuales 15 coinciden con destinos de Frontier en ambos países. Debido al cambio de Categoría IASA de México, no podremos aplicar el acuerdo de código compartido con los vuelos de Frontier. Sin embargo, una vez se regrese a Categoría 1, creemos que este acuerdo de código compartido aumentará el potencial para itinerarios en conexión.

Somos una de las aerolíneas que cotizan en bolsa con la estructura de costos más baja a nivel mundial considerando el costo por milla por asiento disponible, o CASM. En 2022, nuestro CASM fue de EUA \$7.95 centavos comparado a un promedio de CASM de EUA \$11.00 centavos de las Aerolíneas latinoamericanas públicas, incluyendo Azul, Copa y Gol. Asimismo, tenemos costos más bajos que nuestros Competidores de mercado objetivo que cotizan en bolsa en los EUA, incluyendo Alaska, Frontier, Spirit, American, Delta, JetBlue, Southwest, Allegiant y United, los cuales tuvieron un CASM promedio de EUA \$17.07 centavos en 2022. Con nuestro modelo de negocios ULCC, hemos crecido de forma importante mientras que hemos mantenido un CASM bajo durante los últimos años. Mediante el uso eficiente y uniforme de nuestra flota, hemos logrado 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 para competir con las tarifas de autobuses de largo alcance en México.

Durante el 2022 nuestra tarifa base promedio fue de EUA \$54 y regularmente ofrecemos tarifas base promocionales desde EUA \$3.9 o EUA \$1.5 para miembros de V-Club, excluyendo impuestos. Desde mayo de 2012, 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 2022, nuestro Factor de ocupación promedio fue de 85.6% comparado con un factor de ocupación promedio de 81.6% de las demás Aerolíneas latinoamericanas públicas y de 83.2% 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 71.2% en 2022. 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 “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, 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 2020, 2021 y 2022, así como el resumen de la información de los estados consolidados de situación financiera para los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, se derivó de nuestros estados financieros consolidados auditados incluidos en este Reporte Anual. Nuestros resultados históricos no reflejan necesariamente los resultados que esperamos tener en el futuro.

	Al 31 de diciembre		
	2020	2021	2022
	(1)	(1)	
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS DE OPERACIONES			
Ingresos operativos:			
Ingreso pasajero:			
Ingresos por tarifa	626,909	1,265,980	1,661,176
Otro ingreso de pasajeros	415,997	866,944	1,078,251
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero:			
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	41,841	76,872	92,977
Carga	9,647	11,882	14,786
Instrumentos financieros no derivados	(19,408)	(21,378)	-
	1,074,986	2,200,300	2,847,190
Otros ingresos operativos	(33,619)	(10,758)	(25,066)
Gasto de combustible, neto	321,541	609,390	1,299,254
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	195,989	296,831	379,108
Depreciación de activos por derecho de uso	236,417	269,351	320,443
Sueldos y beneficios	163,776	239,215	283,089
Gastos de arrendamiento variables de equipo de vuelo	85,957	83,373	124,532
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	86,705	96,705	124,287
Otros gastos operativos	54,413	65,858	102,585
Gastos de mantenimiento ⁽²⁾	55,227	96,256	97,783
Depreciación y amortización ⁽³⁾	42,098	57,049	97,486
	1,208,504	1,803,270	2,803,501
(Pérdida) utilidad de operación	(133,518)	397,030	43,689

	Al 31 de diciembre		
	2020 (1)	2021 (1)	2022
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
Ingresos financieros	4,784	3,531	12,902
Costos financieros	(138,320)	(139,374)	(192,535)
Ganancia (pérdida) cambiaria, neta	13,601	(124,161)	3,581
(Pérdida) utilidad antes de impuestos a la utilidad	(253,453)	137,026	(132,363)
Beneficio (pérdida) por impuestos a la utilidad	61,731	(30,573)	52,139
(Pérdida) utilidad neta	(191,722)	106,453	(80,224)
Promedio ponderado de acciones en circulación:			
Básicas	1,004,964,804	1,152,256,138	1,155,029,942
Diluidas	1,021,286,357	1,165,612,152	1,165,135,294
(Pérdida) utilidad por acción:			
Básicas ⁽⁴⁾	(0.19)	0.09	(0.07)
Diluidas ⁽⁴⁾	(0.19)	0.09	(0.07)
(Pérdida) utilidad por ADS:			
Básicas ⁽⁵⁾	(1.91)	0.92	(0.69)
Diluidas ⁽⁵⁾	(1.88)	0.91	(0.69)
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS DE POSICIÓN FINANCIERA			
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido ⁽¹¹⁾	506,468	741,122	711,853
Cuentas por cobrar, neto ⁽¹¹⁾	101,630	106,084	240,126
Depósitos en garantía ⁽¹¹⁾	57,245	78,990	64,357
Total del activo circulante ⁽¹⁰⁾⁽¹¹⁾	721,968	978,980	1,066,078
Total del activo ⁽¹¹⁾	3,418,223	3,984,568	4,467,653
Total de pasivo a corto plazo ⁽¹¹⁾	1,050,994	1,251,534	1,419,740
Total de pasivo a largo plazo ⁽¹¹⁾	2,227,061	2,419,897	2,813,176
Total del pasivo ⁽¹¹⁾	3,278,055	3,671,431	4,232,916
Capital social ⁽¹¹⁾	248,278	248,278	248,278
Total del patrimonio ⁽¹¹⁾	140,168	313,137	234,737
INFORMACIÓN DE FLUJOS DE EFECTIVO			
Flujos netos de efectivo generados en actividades de operación	213,749	785,356	613,602
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(3,152)	(134,645)	(130,694)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(129,568)	(435,184)	(513,088)
INFORMACIÓN OPERATIVA ^{(8) (9)}			

	Al 31 de diciembre		
	2020 (1)	2021 (1)	2022
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
Aeronaves al final del periodo	86	101	117
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	11.30	12.53	13.28
Utilización diaria promedio por aeronave (horas de vuelo)	9.73	10.77	11.29
Tipo de cambio promedio peso/EUA dólar	21.50	20.28	20.12
Tipo de cambio al final del periodo/EUA. Dólar	19.95	20.58	19.36
Estaciones	68	69	72
Despegues ⁽⁶⁾	97,819	153,913	193,050
Pasajeros volados (miles) ⁽⁶⁾	13,153	22,560	29,064
Pasajeros reservados (miles) ⁽⁶⁾	14,712	24,405	31,051
Pasajeros por milla (RPMs) (miles) ⁽⁶⁾	14,596,745	23,802,381	30,191,210
Asientos disponibles por milla (ASMs) (miles) ⁽⁶⁾	18,274,946	28,096,701	35,280,830
Factor de ocupación ⁽⁷⁾	80%	85%	86%
Promedio de ingresos por tarifa por pasajero reservado ⁽⁷⁾	43	52	54
Promedio de otros ingresos de pasajero por pasajero reservado ⁽⁶⁾⁽⁸⁾	28	36	35
Total de ingresos adicionales por pasajero reservado ⁽⁶⁾⁽⁸⁾	32	39	38
Total de ingresos operativos por ASM (TRASM) (centavos) ⁽⁶⁾⁽⁸⁾	6.0	7.9	8.1
Ingresos de pasajeros por ASMs (RASM) (centavos) ⁽⁶⁾⁽⁸⁾	3.4	4.5	4.7
Gastos operativos por ASMs (CASM) (centavos) ⁽⁶⁾⁽⁸⁾	6.7	6.4	7.9
CASM sin combustible (centavos) ⁽⁶⁾⁽⁸⁾	4.8	4.2	4.3
Galones de combustible consumidos (miles)	176,645	273,515	340,053
Costo promedio de combustible por galón ⁽⁸⁾	39.9	45.9	75.0
Empleados promedio por aeronave al final del periodo ⁽¹²⁾	54	63	60

(1) Al 1 de enero de 2022, cambiamos de moneda de presentación del peso mexicano al dólar de los Estados Unidos de América (dólar estadounidense). El cambio en la moneda de presentación fue aplicado retrospectivamente. Todos los periodos presentados en nuestros estados financieros consolidados han sido modificados al dólar estadounidense.

(2) Incluye únicamente gastos de mantenimiento rutinario y ordinario. Ver "Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación".

(3) 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".

(4) Los importes de la utilidad por acción básica y diluida se calculan dividiendo el resultado del ejercicio 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 (4) 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) Excluye instrumentos financieros no derivados.
- (9) Ver “Glosario de Términos y Definiciones” incluido en este Reporte Anual para definiciones de términos utilizados en esta tabla.
- (10) Ver detalle de otros activos circulantes en la sección: “Anexos, Estados Financieros (Dictaminados)”.
- (11) Los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2020 hacen referencia a los saldos al 1 de enero de 2021, incluidos en los estados financieros consolidados que acompañan a este documento.
- (12) Los agentes de tráfico son considerados en una base de 60% ETC (Equivalente a Tiempo Completo), ya que son empleados de tiempo parcial.

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⁾
2013	13.4394	11.9807	13.0765	12.7679
2014	14.7853	12.8462	14.7180	13.2983
2015	17.3776	14.5559	17.2065	15.8542
2016	21.0511	17.1767	20.6640	18.6567
2017	21.9076	17.4937	19.7354	18.9291
2018	20.7160	17.9787	19.6829	19.2380
2019	20.1253	18.7719	18.8452	19.2618
2020	25.1185	18.5712	19.9487	21.4961
2021	21.8185	19.5793	20.5075	20.2822
2022	21.3775	19.1433	19.3615	20.1250

2023

	Tasa ⁽¹⁾			
	Máximo	Mínimo	Periodo Final ⁽²⁾	Promedio ⁽³⁾
Enero 2023	19.4883	18.7493	18.7872	19.0496
Febrero 2023	19.0517	18.3483	18.4023	18.6390
Marzo 2023	18.9972	17.9662	18.1052	18.4175
Abril 2023 (hasta el 27 de abril)	18.3323	17.9988	18.0092	18.0818

(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.

Con excepción del periodo comprendido entre septiembre y diciembre de 1982, durante una crisis de liquidez, el Banco de México consistentemente ha puesto a disposición de empresas del sector privado moneda extranjera (por ejemplo) para hacer frente a sus obligaciones en moneda extranjera, no obstante, las cantidades que son puestas a disposición han sido limitadas de tiempo en tiempo. Sin embargo, en caso de que de nueva cuenta haya escases de moneda extranjera, no se puede asegurar que la misma se encuentre a disposición de empresas del sector privado o que la moneda extranjera que sea requerida por Volaris para hacer frente a sus obligaciones denominadas en moneda extranjera o para importar activos, pueda ser comprada en el mercado sin un costo adicional sustancial.

El 27 de abril de 2023 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.18.0892.

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 información que se relacione con, 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 otros países en los que operamos, así como cambios en las políticas federales del gobierno mexicano, podrían tener un efecto adverso en nuestro negocio, resultados de operación, situación financiera y prospectos.

Nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera se encuentran relacionados, y pueden ser 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.

Acontecimientos sociales o políticos adversos en México pueden afectarnos significativamente y, en general, podrían afectar los mercados financieros mexicanos, afectando, en consecuencia, nuestra capacidad para obtener financiamiento. El de 1 julio de 2018, se llevaron a cabo elecciones presidenciales y para renovar el Congreso de la Unión. El señor Andrés Manuel López Obrador, miembro del partido Movimiento de Regeneración Nacional, fue electo presidente de México y tomó posesión del cargo el 1 de diciembre de 2018. Actualmente el partido del presidente y partidos aliados tiene la mayoría 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 y prospectos.

Adicionalmente, el gobierno federal mexicano ha ejercido y continúa ejerciendo una influencia significativa sobre la actividad económica en México. En particular, las acciones y políticas del Gobierno Federal de México al transporte aéreo y servicios similares pudieran tener un impacto significativo en nosotros. En 2022, el gobierno mexicano implementó subsidios para compensar el fuerte aumento en los precios del petróleo, específicamente para el diésel, que es el combustible principalmente utilizado en autobuses y transporte de mercancías. Estos subsidios no son aplicables a la turbosina. Como resultado, los subsidios beneficiaron al mercado de autobuses, pero no se da beneficio alguno a nosotros o a la industria aérea.

En diciembre de 2022, el Presidente Andrés Manuel López Obrador anunció planes para crear una nueva aerolínea propiedad y operada por el gobierno mexicano, a tal efecto en abril de 2023, la Cámara de Diputados aprobaron reformas a la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos que, entre otros cambios, permitiría a las entidades gubernamentales tener concesiones para operar tanto aerolíneas civiles como aeropuertos. Tales propuestas, si se adoptan, aumentarían aún más nuestra competencia. El 2 de febrero de 2023, el gobierno federal mexicano publicó un decreto 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.

No podemos asegurar que los cambios en las leyes, reglamentos y políticas, incluyendo aquellas recientemente aprobadas, las que se están proponiendo y cualesquiera otros cambios que se implemente en el futuro, no van a afectar significativamente nuestro negocio, resultados de operación, situación financiera y precio de nuestras acciones.

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 2022, el 67% 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 2020, 2021 y 2022, se contrajo 8.4%, creció 5.1% y creció 3.1%, 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 Estados Unidos y Centro y Sudamérica. Para el año terminado al 31 de diciembre de 2022, el 33% de nuestros ingresos totales fueron atribuibles a nuestras operaciones en Estados Unidos y Centro y Sudamérica. Por lo anterior, nuestros resultados no sólo dependen de nuestras operaciones domésticas, sino también se ven afectadas por las de Estados Unidos 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, especialmente entre Estados Unidos y China, 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; y (vii) 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 Estados Unidos 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, situación financiera son afectados por acontecimientos económicos, políticos o sociales de los Estados Unidos, 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, situación financiera, liquidez y resultados de las operaciones.

En caso de que las tasas de inflación en México y en los otros países en los que operamos se elevan, 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 3.15% para 2020, 7.36% para 2021 y 7.82% para 2022, según lo publicado por el INEGI. Desde principios de 2021, la inflación, medida por el índice de precios al consumidor, ha aumentado en las economías avanzadas y de mercados emergentes, alcanzando el nivel más alto en 40 años en Estados Unidos, impulsada principalmente por los problemas de la cadena de suministro (incluida la escasez de insumos, las limitaciones laborales y el aumento de los precios de las materias primas), el exceso de demanda de bienes y servicios y los aumentos significativos de los precios de la energía. 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 2020 y 2021, nuestra posición pasiva neta de responsabilidad monetaria denominada en dólares estadounidenses fue de EUA \$1.7 mil millones y EUA \$1.6 mil millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2022, nuestra posición pasiva neta de responsabilidad monetaria denominada en dólares estadounidenses por pesos mexicanos y otras monedas fue de EUA \$0.2 mil millones. Debido a la apreciación o depreciación del peso frente al dólar estadounidense en 2020, 2021 y 2022, y a nuestra posición neta de responsabilidad en dólares estadounidenses, registramos una ganancia (pérdida) cambiaria neta de EUA \$13.6 millones, EUA \$(124.2) millones y EUA \$(3.6) 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. Esta tendencia de fluctuaciones ha continuado ya que el dólar estadounidense se ha apreciado 5.8% en 2020 frente al peso mexicano en términos nominales. Al 31 de diciembre de 2021 y 2022, el dólar estadounidense se ha apreciado 3.2% y depreciado 5.9%, respectivamente, frente al peso mexicano en términos nominales desde el 31 de diciembre de 2020.

Durante el segundo semestre de 2021 la administración identificó indicadores de cambios en el entorno económico primario en el que opera su principal subsidiaria Volaris Opco, como sigue: (i) incremento en las transacciones del mercado internacional durante 2021, (ii) cambio en la determinación de tarifas (iii) los costos más representativos están determinados y denominados en dólares estadounidenses. Como resultado, evaluamos la moneda funcional de su principal subsidiaria de acuerdo con las disposiciones regulatorias contenidas en la "NIC-21", concluyendo que la moneda funcional ha cambiado 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 Volaris Opco, la administración evaluó y concluyó que su moneda funcional también cambió de peso mexicano a dólar estadounidense al 31 de diciembre de 2021. A partir del 1 de enero de 2022, y para todos los periodos subsecuentes, como lo permite la Norma Internacional de Contabilidad 21 "Efectos de las Variaciones en los Tipos de Cambio de la Moneda Extranjera" ("NIC 21") bajo las NIIF y con la autorización del Consejo de Administración, considerando la opinión previa favorable del Comité de Auditoría y Practicas Societarias, la Compañía cambió su moneda de presentación del peso mexicano al dólar de los Estados Unidos de América ("dólar estadounidense").

Un cambio en la moneda de presentación es un cambio en la política contable que se realiza retrospectivamente. Al realizar este cambio en la moneda de presentación, la Compañía siguió los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Contabilidad 21 "NIC 21".

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

Las fluctuaciones en la tasa de cambio entre el peso y el dólar estadounidense, especialmente las depreciaciones en el valor del peso pueden afectar negativamente el equivalente en dólares estadounidenses del precio en pesos de las acciones Serie A en la Bolsa Mexicana de Valores. Tales depreciaciones del peso probablemente afectarán el precio de mercado de los ADS. Las fluctuaciones en la tasa de cambio también afectarían el valor en dólares estadounidenses de cualquier dividendo u otras distribuciones que elijamos hacer en el futuro, y pueden afectar el pago oportuno de cualquier dividendo en efectivo en pesos u otras distribuciones a los titulares de Certificados de Participación Ordinaria (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. En 2008-2009, los problemas de crédito en los EUA relacionados principalmente con las hipotecas de alto riesgo resultaron en fluctuaciones significativas en los valores cotizados en los mercados financieros del mundo, incluyendo México.

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 reemplazó al TLCAN. Durante su presidencia, el presidente Trump implementó políticas migratorias que afectaron de forma adversa el comportamiento de los viajes entre los EUA y México, especialmente en los mercados de VFR y de placer. Las políticas migratorias del Presidente Trump tuvieron un impacto negativo en nuestros resultados operativos. Adicionalmente, como resultado de la pandemia causada por el COVID-19, el 22 de abril de 2020, el Presidente de los Estados Unidos firmó un decreto presidencial titulado: "Suspensión de la entrada de inmigrantes que presentan riesgos para el mercado laboral de los EUA durante la recuperación económica tras el brote de COVID-19". El 20 de enero de 2021 Joseph Biden se convirtió en Presidente de los EUA. Aún cuando el Presidente Biden ha revertido muchas de las políticas migratorias del Presidente Trump no podemos asegurar el alcance en que esta administración continuará llevándolo a cabo. Adicionalmente, aún si el Presidente Biden continúa revirtiendo las políticas migratorias, las administraciones presidenciales subsecuentes podrían reimponerlas, lo cual tendría un efecto adverso significativo en nuestras operaciones e ingresos, lo cual podría afectar el precio de mercado de nuestras Acciones.

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 Federal de Competencia Económica 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. La violencia ha tenido un impacto adverso en la economía mexicana. Así mismo, 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 o su expansión a otras partes del país, 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.

En diciembre de 2022, el Presidente Andrés Manuel López Obrador anunció planes para crear una nueva aerolínea propiedad y operada por el gobierno mexicano, a tal efecto en abril de 2023, la Cámara de Diputados aprobaron reformas a la Ley de Aviación Civil y la Ley de Aeropuertos que, entre otros cambios, permitiría a las entidades gubernamentales tener concesiones para operar tanto aerolíneas civiles como aeropuertos. Tales propuestas, si se adoptan, aumentarían aún más nuestra competencia. Si no somos capaces de adaptarnos con rapidez en caso de cambios en 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 27%, 34% y 46% (incluye el efecto de instrumentos financieros derivados y

no derivados por 2020 y 2021) de nuestros costos de operación totales en 2020, 2021 y 2022 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. Debido a que Rusia es uno de los mayores exportadores de petróleo en el mundo, esperamos que los acontecimientos globales recientes relacionados a la invasión de Rusia a Ucrania y como resultado de las restricciones de exportaciones, hacen altamente probable que se tendrá una disminución global de suministro e incremento en los precios del combustible, cuyos efectos podrían ser aún más severos si los miembros de la Organización de Países Exportadores de Petróleo, u OPEC, deciden no, o no están en posibilidades de, incrementar su producción. Debido a la gran proporción de los costos de combustible en nuestra base de costos totales de operaciones, incluso un incremento relativamente pequeño en el precio del combustible puede tener un impacto negativo significativo en nuestros costos de operación y en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones. Ver “Descripción del Negocio – Nuestra Operación - Combustible”.

Si no somos capaces de renovar nuestra concesión o es revocada por parte del gobierno mexicano, nos afectará adversamente.

Somos titulares de una concesión otorgada por el gobierno federal mexicano que nos autoriza a prestar el servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros, carga y correo dentro de México. 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 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. Adicionalmente, el 28 de marzo de 2023, el gobierno federal mexicano envió una iniciativa a la Cámara de Diputados para proponer reformas a 23 leyes que regulan las relaciones entre los particulares y el gobierno, relativas, entre otros, a las licencias, permisos y concesiones. Estas reformas, en caso de ser aprobadas, podrían limitar las concesiones e indemnizaciones que el gobierno federal mexicano debería proporcionar en esas circunstancias. Una requisita 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 ingresos;
- problemas de salud, pandemias y 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
- volatilidad en el tipo de cambio y el incremento en el precio del combustible, especialmente en el contexto del conflicto entre Rusia y Ucrania.

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. Nos estamos esforzando en 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, como el entorno económico actual de México y E.U.A., 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 el período inflacionario actual 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, Centroamérica y Sudamérica para llevar a cabo nuestras operaciones.

La industria de la aviación se encuentra altamente regulada y estamos sujetos a regulación en México y en los EUA para las rutas que operamos entre México y los EUA. A fin de mantener las concesiones o autorizaciones necesarias emitidas por la SICT, a través de la AFAC, 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 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 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.

Así mismo, nuestras tarifas se encuentran sujetas a revisión por parte de la AFAC, de la FAA, 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 o autorizaciones gubernamentales o *slots* necesarios otorgados por los gobiernos de los EUA, de México, de Centroamérica 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 federales, estatales, locales y extranjeras, 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, aceites y desechos. El cumplimiento con todas las leyes y reglamentos ambientales puede implicar gastos significativos y cualquier regulación futura en México y en 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. Por ejemplo, algún tipo de regulación federal podría ser impuesta por los EUA en relación con las emisiones de gases con efecto invernadero (incluyendo el dióxido de carbono o CO₂). El Congreso de los EUA está considerando una legislación sobre el cambio climático y la Agencia de Protección Ambiental (*United States Environmental Protection Agency*) emitió una norma que regula a los grandes emisores de gases de efecto invernadero. Preocupaciones acerca del cambio climático y gases con efecto invernadero podrían resultar en regulación adicional o en tasas impositivas para las emisiones, incluyendo emisiones de las aeronaves en EUA y México. Nuestras operaciones futuras y resultados financieros pueden variar como resultado de dichas regulaciones en los EUA y regulaciones equivalentes adoptadas por otros países, incluyendo México, Centro y Sudamérica. El cumplimiento con estas regulaciones y con normas nuevas o existentes que nos podrían ser aplicables en el futuro, podría aumentar nuestra base de costos y podría tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

Además, en 2016 la Organización de Aviación Civil Internacional (“OACI”) adoptó una resolución que crea el plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (“CORSA” por sus siglas en inglés),

proporcionando un marco para una medida basada en el mercado global para estabilizar las emisiones de CO2 en la aviación civil internacional (ejemplo, vuelos de aviación civil que despegan en un país y llegan a otro). CORSIA se implementará en fases, comenzando con la participación voluntaria de los miembros de la OACI durante la fase piloto (de 2021 a 2023), seguida de una primera fase (de 2024 a 2026) y una segunda fase (a partir de 2027). En la medida en que la mayoría de los países en los que operamos continúen siendo estados miembros de la OACI, en el futuro podemos vernos afectados por las regulaciones adoptadas de conformidad con el marco CORSIA. En enero de 2021, la Agencia de Protección Ambiental de EUA (Environmental Protection Agency "EPA" por sus siglas en inglés) concluyó los estándares de emisión de gases de efecto invernadero para los nuevos motores de aeronaves diseñados para implementar los estándares de la OACI en el mismo período de tiempo contemplado por la OACI. Al igual que las normas de la OACI, las normas finales de la EPA no se aplicarían a los motores de las aeronaves en servicio. Los estándares finales han sido cuestionados por varios estados y grupos ambientales, y la administración el Presidente Biden ha anunciado planes para revisar estos estándares finales junto con otros emitidos por la administración anterior. El resultado de la impugnación legal y la revisión administrativa no se puede predecir en este momento. Ciertos detalles de CORSIA siguen pendientes de desarrollo y podrían ser potencialmente afectados por los acontecimientos políticos en los países participantes o los resultados de la fase piloto del programa, y por lo tanto el impacto de CORSIA no se puede predecir en este momento. Sin embargo, se espera que CORSIA aumente los costos operativos para las aerolíneas que operan internacionalmente.

También podemos estar sujetos a otras normativas relacionadas con el clima, incluidas las relativas a la divulgación de información. Por ejemplo, la SEC ha publicado una propuesta de normas que podrían requerir a las empresas a ampliar considerablemente la información relacionada con el clima en sus reportes periódicos, lo que puede obligarnos a incurrir en costos adicionales significativos para cumplirlas y dar lugar a un aumento de las obligaciones de supervisión de nuestros directivos y consejo de administración.

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

El creciente reconocimiento entre los grupos de interés de los peligros y riesgos del cambio climático entre otros, puede significar entre otros en riesgos financieros y reputacionales. Por ejemplo, los cambios en la disponibilidad o el costo de aeronaves y componentes, así como del combustible, pueden impactar adversamente a nuestras operaciones. Adicionalmente, puede significar que algunos clientes elijan volar con menos frecuencia o volar en una aerolínea que perciben que opera de una manera más sostenible para el clima. Los clientes pueden optar por utilizar alternativas a los viajes, como reuniones virtuales y espacios de trabajo. Como parte de nuestra estrategia climática, ofrecemos a los viajeros la opción de comprar compensaciones de emisiones de carbono para compensar parcialmente las emisiones de sus vuelos; sin embargo, en años recientes ha aumentado el escrutinio sobre el uso de compensaciones, y puede que no seamos capaces de obtener los beneficios esperados por su compra. 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 agudos y 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 con el clima, podrían afectar nuestras operaciones, infraestructura y resultados financieros. Los impactos operativos, como la cancelación de vuelos, podrían resultar en una pérdida de ingresos. Podríamos incurrir en costos significativos para mejorar la resiliencia climática de nuestra infraestructura y, de otro modo, prepararnos, responder y mitigar dichos efectos físicos del cambio climático. Sin embargo, no podemos predecir el costo final o el éxito de estos esfuerzos debido, entre otras cosas, a la incertidumbre asociada con las proyecciones a largo plazo 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 escrutinio cada vez mayor por parte de diversos grupos de interés en relación con sus prácticas ASG y de sostenibilidad. Las expectativas en relación con las iniciativas y divulgaciones voluntarias en materia de ASG y la demanda de los consumidores de formas alternativas de energía pueden dar lugar a un aumento de los costos (incluidos, entre otros, los costos relacionados con el cumplimiento normativo, el compromiso con los grupos de interés, la contratación de proveedores y los seguros), cambios en la

demanda de determinados productos, mayores obligaciones de cumplimiento normativo o divulgación, u otros impactos adversos en nuestro negocio, situación financiera o resultados de operación.

Si bien en ocasiones podemos participar en iniciativas voluntarias (como divulgaciones voluntarias, certificaciones o metas, entre otros) para mejorar el perfil ASG de nuestra Compañía o para responder a las expectativas de los grupos de interés, dichas iniciativas pueden ser costosas y pueden no tener el efecto deseado. Las expectativas en torno a la gestión de las cuestiones ASG por parte de la Compañía siguen evolucionando rápidamente, en muchos casos debido a factores que están 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 problemas tecnológicos, de costos o de otro tipo, que pueden estar dentro o fuera de nuestro control. Por otra parte, las acciones o declaraciones que podamos adoptar basándonos en expectativas, suposiciones o información de terceros que actualmente consideremos como razonables pueden resultar erróneas o estar sujetas a malinterpretaciones. Si no cumplimos, o se percibe que no cumplimos, o no avanzamos en determinadas iniciativas ASG (incluidos los plazos y la forma en que llevamos a cabo dichas iniciativas), podemos ser sujetos a diversos impactos adversos incluyendo daño reputacional y a un potencial compromiso con nuestros grupos de interés y/o litigios, incluso si dichas iniciativas son actualmente voluntarias. 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 o metodología, incluyendo la percepción de la sostenibilidad por parte de los grupos de interés, misma que continúa evolucionando.

Algunos participantes en el mercado, incluidos grandes inversionistas institucionales y proveedores de capital utilizan puntos de referencia con terceros y puntuaciones para evaluar los perfiles ASG de las empresas a la hora de tomar decisiones de inversión o voto. Las calificaciones desfavorables ASG podrían provocar un aumento en la percepción negativa de los inversionistas hacia nosotros o hacia nuestro sector, lo que podría afectar negativamente al precio de nuestras acciones, así como a nuestro acceso y costo de capital. En la medida en que los criterios ASG impacten negativamente a nuestra reputación, también pueden obstaculizar nuestra capacidad de competir con la misma eficacia para atraer y retener empleados o clientes, lo que puede afectar negativamente a nuestras operaciones. Además, prevemos que es probable que aumenten los niveles de regulación, relacionada con la divulgación y de otro tipo, con respecto a las cuestiones ASG. Esto y 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. Además, muchos de nuestros clientes y proveedores pueden estar sujetos a expectativas similares, lo que puede aumentar o crear riesgos adicionales, incluidos los riesgos que puedan surgir en el futuro o crear riesgos adicionales, incluso 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 Centroamérica y Sudamérica, 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. En los últimos años, el Congreso de los EUA ha aprobado leyes, y el DOT, la FAA y la TSA han emitido regulaciones relativas a la operación de las aerolíneas, lo que ha implicado que éstas incurran en gastos importantes. Los requisitos de la FAA incluyen, entre otros, sistemas para evitar colisiones, sistemas para evitar cizalladuras del viento en el aire, reducción de ruido y otras cuestiones 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. Por ejemplo, la regulación que emitió el DOT, la cual entró en vigor el 29 de abril de 2010, establece nuevos procedimientos para el manejo de clientes a bordo de vuelos durante retrasos prolongados en la plataforma, así como otros requisitos de información de las aerolíneas que podrían aumentar el costo de las operaciones de las aerolíneas o reducir sus ingresos.

DOT emitió reglas adicionales, la mayoría de las cuales entraron en vigor desde agosto de 2011, y atienden, entre otras cosas, temas relacionados con la manera en que las aerolíneas manejan las relaciones con los pasajeros a través de la publicidad, el proceso de reservación, en el aeropuerto y a bordo de la aeronave, incluidos los requisitos para la divulgación de las tarifas base más un conjunto de opciones regulatorias y límites a las cancelaciones y al cambio de tarifas. No estar en cumplimiento total con dichas reglas, o con nuevas reglas que de tiempo en tiempo entren en vigor, podría hacernos acreedores de multas u otras medidas correctivas, lo que podría afectar en forma material nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera.

Adicionalmente, la TSA exige la federalización de determinados procedimientos de seguridad en los aeropuertos de los EUA e impone requisitos adicionales de seguridad en aeropuertos y aerolíneas, siendo la mayoría de ellos, son financiados por un impuesto sobre los boletos por pasajeros y un impuesto a las aerolíneas. El gobierno federal de los EUA ha propuesto, en diversas ocasiones, un aumento significativo en el impuesto sobre los boletos. El aumento en el impuesto sobre el boleto que se propone, en caso de aplicarse, podría impactar de forma negativa nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera.

Nuestra capacidad para operar como una aerolínea en los EUA depende en mantener las certificaciones 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 que las compañías aéreas que operan aeronaves de gran tamaño continuamente se encuentren "en forma, disponibles y capaces" de proporcionar los servicios para los cuales les fue otorgada la licencia. Nuestro "buen estado" es supervisado por el DOT, que considera factores tales como la competencia desleal o engañosa, la publicidad, la responsabilidad por el equipaje y de transporte para pasajeros con discapacidad. El DOT ha revocado en pocas ocasiones la certificación a una aerolínea por falta de buen estado, sin embargo, un evento como tal nos haría imposible continuar operando como aerolínea en los EUA. El DOT también está facultado para iniciar investigaciones o procedimientos administrativos en contra de las aerolíneas que incumplan la regulación aplicable.

El 26 de julio de 2017 se publicaron modificaciones a la Ley de Aviación Civil y la Ley Federal de Protección al Consumidor las cuales otorgan derechos adicionales a los pasajeros, esta legislación ha incrementado nuestros costos y ha reducido nuestras facultades para cobrar por ciertos servicios.

Asimismo, no podemos asegurar que la regulación de la industria aérea que pueda entrar en vigor en el futuro en México, Centroamérica, Sudamérica, y en los EUA 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, brotes de enfermedades, 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 Centroamérica y Sudamérica en los que operamos controlan todo el espacio aéreo, respectivamente y, las aerolíneas dependen completamente de la AFAC, la FAA y las autoridades aeronáuticas en Centroamérica 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, el 11 de enero de 2023, todos los vuelos en los EUA fueron detenidos por algunas horas debido a que el sistema de la FAA para alertar a pilotos sobre temas de seguridad 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, irrupciones 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. Adicionalmente, preocupaciones por el cambio climático pueden incrementar la posibilidad de condiciones climáticas que pudieran afectar algunos de nuestros destinos con mayor frecuencia o por periodos de tiempo más prolongados.

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, 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 nueve aerolíneas mexicanas desde 2007. La más reciente siendo Transportes Aeromar S.A. de C.V., una aerolínea regional la cual anunció el 15 de febrero de 2023 el cese definitivo de operaciones, e Interjet, nuestro tercer competidor más grande en participación del mercado en 2020, la cual no ha podido reiniciar vuelos internacionales desde que suspendió sus operaciones en diciembre de 2020. La flota de Interjet ha disminuido en 100% en 2021, de tres aeronaves al 31 de diciembre de 2020 a cero aeronaves al 31 de diciembre de 2021, de acuerdo con la información publicada por la AFAC. Según informes de prensa, el 10 de abril 2023, Interjet fue declarada en quiebra en México. No podemos predecir el resultado de las condiciones financieras de Interjet o su impacto en la industria y nuestras operaciones. 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 de la aviación se caracteriza por los altos costos fijos e ingresos relativamente flexibles, las aerolíneas no pueden reducir rápidamente sus costos para responder al déficit en los ingresos previstos.

La industria de la aviación se caracteriza por los bajos márgenes de utilidad bruta, los altos costos fijos y los ingresos que por lo general presentan mayor flexibilidad que los costos. Los costos de operación 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, costos de boletos o la mezcla de tráfico podría tener un efecto significativo sobre los resultados operativos y financieros. Estos costos fijos no pueden ajustarse rápidamente para poder responder a los cambios en los ingresos y, un déficit en los niveles de ingresos previstos podría tener un efecto adverso significativo en nuestros resultados de operaciones y situación 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 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 Departamento de Seguridad Nacional (*United States Department of Homeland Security*) 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 sincital respiratorio, o RSV, COVID-19, virus de la gripe H1N1, la gripe aviár, el Síndrome Respiratorio Agudo Severo, 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. Durante el segundo trimestre de 2009, 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 global de viajes dentro de Latinoamérica, especialmente desde y hacia México. En el pasado, los viajes a América Latina se han visto afectados negativamente como resultado del virus del zika. Recientemente, el brote del COVID-19 y las medidas resultantes para reducir su propagación a partir de 2020 dieron como resultado una severa disminución en la demanda de viaje aéreo.

La pandemia COVID-19 ocasionó 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, preocupaciones relacionadas al COVID-19 impactaron negativamente los viajes aéreos, causaron 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), ambas tendencias que pueden continuar. Existen preocupaciones relacionadas a los efectos del COVID-19 en el comercio internacional (incluyendo las interrupciones en la cadena de suministro y niveles de exportación), viajes, restricciones a nuestras 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 que tuvieron y que pueden continuar en el futuro con un efecto desestabilizante en los mercados financieros y en la actividad económica.

Además, nuestras operaciones podrían ser negativamente afectadas si nuestros empleados esenciales son puestos en cuarentena como resultado de la exposición real o potencial al virus del COVID-19 u otras amenazas de salud pública. En el caso de un cierre relacionado con el COVID-19 u otra 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 condición financiera.

A la fecha de este reporte, la pandemia COVID-19 continúa siendo uno de los mayores riesgos de la industria no solo para temas de salud pública, sino que también para el entorno económico. Los gobiernos en los mercados que operamos han implementado y continúan implementando medidas de control para el COVID-19, tales como los programas de vacunación contra el COVID-19. Estas medidas han estimulado el crecimiento en el sector de turismo y la demanda por viajes aéreos. Para el año terminado en diciembre 31 del 2022, nuestros ASMs incrementaron un 26.0% y un 53.7% comparado con los años terminados en diciembre 31 del 2021 y 2020, respectivamente. Hemos logrado recuperar nuestros niveles de capacidad previos a la pandemia.

En 2022, la Compañía experimentó un aumento de la demanda de viajes tanto a escala nacional como internacional; sin embargo, como la situación en torno a la pandemia COVID-19 sigue siendo inestable, la pandemia ha seguido afectando negativamente a la demanda de viajes. Sigue siendo difícil predecir razonablemente el alcance total del impacto continuo de la pandemia COVID-19 en los resultados operativos y financieros a largo plazo de la Compañía. El alcance del impacto dependerá de una serie de acontecimientos futuros, muchos de los cuales están fuera del control de la Compañía, como la duración final y los factores que influyen en 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 la pandemia del COVID-19 u otras amenazas 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 condición financiera.

Nuestro negocio y la industria de las aerolíneas experimentaron un efecto adverso material debido a la pandemia del COVID-19. No podemos ofrecer ninguna garantía de que estos impactos no se intensificarán en la medida en que la pandemia persista en México. Además, las medidas gubernamentales adicionales al COVID-19 son desconocidas y dependen, incluido el alcance y la duración de la pandemia, que son altamente fluidas, inciertas y no se pueden predecir. Es imposible determinar si ocurrirán amenazas de salud, o aparentes amenazas para la salud, similares a la gripe H1N1, el virus del zika o COVID-19, cuándo disminuirán los efectos adversos que originen y cuánto se reduciría la demanda de los viajes en aeronave, lo que podría afectar material y negativamente nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera. Adicionalmente, aunque nuestros flujos de efectivo de las operaciones y nuestro capital disponible han sido suficientes para cumplir con nuestras obligaciones y compromisos hasta la fecha, nuestra liquidez ha sido y puede verse afectada negativamente en el futuro por los factores de riesgo discutidos en este reporte anual, incluidos los riesgos relacionados con resultados futuros derivados de la pandemia de COVID-19. Si nuestra liquidez disminuye materialmente, es posible que no podamos pagar oportunamente nuestros arrendamientos y deudas o cumplir con ciertos convenios operativos y financieros en virtud de nuestros contratos de financiamiento o con otras disposiciones materiales de nuestras obligaciones contractuales.

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 aeronaves adicionales.

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;
- 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 pandemias locales o globales, tal como COVID-19;
- cumplir con las regulaciones ambientales;
- renovar o mantener nuestras Concesiones;
- ganar acceso a rutas internacionales;
- contratar, capacitar y retener pilotos, sobrecargos, técnicos de mantenimiento, personal de tierra y otro personal capacitado; y
- obtener financiamiento para adquirir nuevas aeronaves y para nuestras operaciones.

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 manejamos, 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 y financiera 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 reporte 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 2022, no teníamos una posición de cobertura para nuestros requerimientos proyectados de combustible.

En la medida en que decidamos iniciar un programa de cobertura para cubrir una porción de sus requerimientos futuros de combustible, dicho programa de cobertura puede no tener éxito en la mitigación de los costos más altos de combustible y cualquier protección de precios provisto puede estar limitado 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.

Así mismo, 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 compañías aerolíneas están altamente financiadas. Todas nuestras aeronaves (excepto una que es propia) y la mayoría de los motores de repuesto son arrendados y, en 2022, pagamos una cantidad por renta y depósitos de mantenimiento de EUA \$449.0 millones y EUA \$63.8 millones, respectivamente, y tenemos obligaciones futuras por arrendamientos durante los

próximos 12 años por EUA \$2.7 mil millones. Así mismo, tenemos obligaciones significativas con respecto a aeronaves y motores que hemos ordenado a Airbus, IAE y P&W, respectivamente, para que sean entregados en los próximos ocho 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 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 económicas adversas del 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 para, 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 provisiones de incumplimiento cruzado contenidas en algunos de nuestros contratos de arrendamiento.

La falta de pago conforme a nuestros contratos de arrendamiento operativos 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 o 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 contratos de arrendamiento operativo, así como mediante operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso (*sale and leaseback*). 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. 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, condición 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. 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 de la Ciudad de México ha sido declarado saturado desde 2014 y no podemos garantizar que en el futuro podremos obtener slots adicionales en la Ciudad de México. Mientras tenemos permiso para usar slots adicionales como resultado de la disminución de operaciones de ciertos de nuestros competidores que enfrentan dificultades financieras durante la pandemia, no se nos otorgaran derechos históricos prioritarios sobre los slots a menos de que se cumplan ciertas condiciones incluyendo la terminación de la dispensa del requisito de utilización mínima que se encuentra en vigor actualmente. Como resultado de lo anterior, no podemos asegurar que se nos permita el uso de dichos slots en el futuro.

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 2022, la edad promedio de nuestras 117 aeronaves en servicio era de 5.4 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 la mayoría 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. Prevemos que los gastos de mantenimiento de aeronaves programados y no programados aumenten en un porcentaje de nuestros ingresos en los próximos años. Cualquier aumento significativo de los gastos de mantenimiento y reparación tendría un efecto adverso significativo en nuestros márgenes, 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.

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, así como operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso (*sale and leaseback*) 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; y
- 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.

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 respectivo. 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 11.30 horas bloque en 2020, 12.53 horas bloque en 2021 y 13.28 horas bloque en 2022. La utilización de la aeronave es el promedio de tiempo por día que pasa nuestra aeronave transportando pasajeros. Nuestro ingreso por aeronave puede 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 Centroamérica y Sudamérica en los que operamos.

La FAA periódicamente audita a las autoridades reguladoras de la aviación de otros países. 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 nuevo de la Categoría 2 a la Categoría 1, veintiún 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. Actualmente la AFAC está tomando las medidas para abordar los hallazgos de la FAA. Sin embargo, esta degradación nos ha impedido adicionar nuevas aeronaves, nuevos servicios o rutas a los Estados Unidos. No podemos asegurar que el gobierno de México, 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 las normas internacionales de seguridad y, no tenemos control directo sobre su cumplimiento con las directrices de la IASA. A la fecha de este reporte, México continua como Categoría 2. Si la calificación IASA de México no es mejorada en el futuro o 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 o incorporar a nuestra flota aeronaves registradas en 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 en estas tecnologías o sistemas o incumplimiento por parte de sus operadores, podrían perjudicar 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 nombres 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, app, sistemas de mantenimiento y kioscos para la documentación. Para que nuestras operaciones sean eficientes, 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. 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 poder emitir, controlar y aceptar dichos boletos electrónicos. Si nuestro sistema de reservaciones falla o experimenta interrupciones o negación de servicio y, no somos capaces de reservar asientos por algún período de tiempo, podríamos perder una cantidad significativa 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 podemos experimentar interrupciones similares en el futuro. Adicionalmente, si nuestro sistema de operaciones de vuelo fallara, nuestras operaciones podrían verse material y significativamente afectadas.

También 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. 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.

Conservamos o se recolecta por medio de terceros la información personal o biométrica recibida de los clientes y hemos establecido medidas de seguridad para proteger el acceso no autorizado a dicha información. La información personal o biométrica es protegida conforme a las leyes mexicanas y de los EUA. La información de carácter personal o biométrica conservada tanto fuera de línea (*offline*) como en línea (*online*) es sumamente sensible y, en caso de que terceros accedieran a dicha información sin el consentimiento previo de los clientes o si terceros se apropiaran indebidamente de dicha información, nuestra reputación podría verse afectada adversamente y los clientes podrían presentar demandas contra nosotros, cualquiera de dichos eventos podría afectar adversamente nuestro negocio, resultados de operaciones y situación financiera. Así mismo, somos responsables frente a las compañías de tarjetas de crédito en caso de que información relacionada con sus tarjetas de crédito sea objeto de un uso no autorizado o como consecuencia de la falta de sistemas de seguridad suficientes implementados por nosotros o por terceras partes certificadas para estos efectos.

Así mismo, nuestros sistemas automatizados no pueden estar completamente protegidos contra eventos que se encuentran fuera de nuestro control, incluyendo desastres naturales, virus informáticos, incidentes de ciberseguridad o fallas en las telecomunicaciones. Los errores sustanciales o continuos en el sistema podrían causar retrasos o fallas en el servicio y provocar que nuestros clientes compren boletos en otras aerolíneas. Hemos implementado medidas de seguridad, procedimientos de respaldo y planes de recuperación por desastres; sin embargo, no podemos asegurar que estas medidas sean suficientes para evitar interrupciones en nuestros sistemas. La interrupción, cambios o fallas de dichos sistemas pudieran resultar en la interrupción de nuestro negocio y la pérdida de datos importantes. Dichas interrupciones podrían tener consecuencias económicas adversas. Todo lo anterior podría ocasionar un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

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 para la proveeduría de ciertos servicios técnicos, así como el contrato con Aeromantenimiento S.A., o 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 pueden causar responsabilidades como resultado de la regulación gubernamental.

En el procesamiento de las transacciones de nuestros clientes, recibimos, procesamos, transmitimos y almacenamos un gran volumen de datos personales identificables, incluyendo datos financieros, tales como información de tarjetas de crédito. Estos datos se encuentran sujetos a la legislación y regulación destinada a proteger la privacidad de los datos personales que se recopilan, procesan y transmiten. De manera más general, dependemos de la confianza del consumidor en la seguridad de nuestro sistema, incluyendo nuestro sitio web en el que vendemos la mayoría de nuestros boletos. Nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones podrían verse afectados adversamente si no somos capaces de cumplir con las obligaciones de privacidad existentes o la legislación o reglamentos se extienden para exigir cambios en nuestras prácticas de negocio. Más aún, demandas podrían interponerse en nuestra contra y nuestra reputación podría verse negativamente afectada si no cumplimos con la legislación aplicable y las políticas de privacidad.

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, *charters* y cargos de pasajeros que no se presentan. Los ingresos no relacionados con los servicios de transportación aérea incluyen comisiones cobrados a terceros por la venta de habitaciones de hotel, seguros de viaje y renta de autos. 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.

En abril de 2011, el DOT publicó un amplio conjunto de reglas referentes, entre otras cosas, a la forma en la que las aerolíneas deben manejar las relaciones con los pasajeros a través de la publicidad, el proceso de reservación, en el aeropuerto y a bordo de la aeronave. Dichas reglas obligan a las aerolíneas a publicar la tarifa completa para un vuelo, incluyendo impuestos y cargos obligatorios y mejorar la divulgación del costo de productos y servicios opcionales, incluyendo cargos por manejo de equipaje. Las reglas restringen a las aerolíneas el incremento de los precios de los boletos de avión una vez que éstos han sido comprados (excepto por aquellos incrementos que resulten de impuestos o cargos decretados por el gobierno), así como el incremento significativo de la compensación que sea pagada a aquellos pasajeros a quienes no se les permita el abordaje como consecuencia de una sobre-venta. Las reglas también extienden la aplicabilidad de multas para incluir los vuelos internacionales y prevén que las reservaciones realizadas con más de una semana de anticipación antes de la fecha de vuelo puedan ser mantenidas a la tarifa establecida sin multa alguna, o bien, cancelada sin multa alguna con 24 horas de anticipación. El incumplimiento a dichas reglas puede hacernos acreedores a multas y otras acciones, incluyendo solicitudes para modificar nuestro sistema de reservaciones, lo que podría tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio. Adicionalmente, no podremos asegurar que el cumplimiento de estas nuevas reglas no tendrá un efecto adverso significativo en nuestro negocio.

Asimismo, el Congreso Estadounidense y las agencias federales administrativas de los EUA han comenzado a investigar las prácticas de desagregación de servicios, incluyendo audiencias públicas celebradas en 2010. 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 nuevas reglas descritas anteriormente, 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. Compramos combustible a Aeropuertos y Servicios Auxiliares, o ASA, quien también nos suministra combustible y llena los tanques de nuestras aeronaves en México, donde realizamos la mayor parte de nuestras cargas. En los EUA, 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 y Terpel conforme a los cuales dichos proveedores o sus afiliadas nos venden combustible en varios aeropuertos tal y como se especifica en los contratos. El contrato con ASA concluye su vigencia el 31 de diciembre de 2023 y podría ser terminado por nosotros mediante aviso con 30 días de anticipación y por ASA únicamente en caso de que no paguemos por el combustible suministrado. Si ASA o los proveedores en otros países 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. En caso de que ASA o los 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 una fuente alternativa de combustible. Actualmente, no existe un sustituto de ASA como proveedor de combustible en México. No podemos asegurar que vayamos a ser capaces de encontrar otro proveedor de combustible o, en su caso, de encontrar a un proveedor que proporcione el combustible de una manera efectiva para nuestros costos conforme a los términos de nuestros contratos actuales con ASA y otros proveedores en todos los aeropuertos en México en los que operamos. La falta de renovación de los contratos o la falta de fuentes alternas de combustible afectaría significativa 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 A319, 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 debido a la pandemia de COVID-19, 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, entre otros, han generado severas y múltiples 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 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 o motores. 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 capacitación 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 A319, 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 A319, A320 y A321 y los motores de IAE o 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 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 o P&W, debido a preocupaciones de seguridad real o percibida u otros problemas. Desde 2017, los motores de P&W 1100G-JM 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 A320neo y A321neo. No podemos asegurar que dichos problemas serán resueltos por P&W.

Ataques cibernéticos u otros incidentes cibernéticos que involucren la seguridad de la red o de la tecnología de la información, incluyendo violaciones en la privacidad de datos, podrían tener un efecto adverso o afectar nuestro negocio.

Los ataques o incidentes cibernéticos que involucren la seguridad de la red o de la tecnología de la información pueden causar fallas en el equipo o interrupciones a nuestras operaciones. Un aumento en la propagación y destructividad de los ataques cibernéticos que involucran infraestructura crítica, particularmente a medida que aumenta el trabajo remoto y la automatización, pueden afectar nuestra capacidad para operar nuestras redes y como resultado de dichos eventos, incluso por un periodo de tiempo limitado, puede resultar en costos significativos o pérdida de participación de mercado a favor de otras aerolíneas. Los ataques cibernéticos, que incluyen programas maliciosos, secuestro de datos, virus de computadoras, suplantación de identidad, negación de servicio y otros medios de interrupción o acceso no autorizado a compañías, han incrementado en frecuencia, alcance y daños potenciales en años recientes. Las acciones preventivas de respuesta y recuperación que tomamos para reducir el riesgo de incidentes cibernéticos y proteger nuestra tecnología de la información y redes, pero el riesgo de tener un ataque cibernético mayor siempre existe. Los costos asociados con un ataque cibernético mayor en nuestra contra podrían incrementar los gastos adicionales en medidas de seguridad cibernética, litigios, daños a nuestra reputación, pérdida de ganancias por interrupción del negocio y la pérdida de clientes actuales y socios comerciales. Adicionalmente, si fallamos en proteger el robo de información valiosa como datos financieros e información sensible, o fallamos en proteger la privacidad de datos confidenciales de clientes y empleados en contra de violaciones a la seguridad de la red o de la tecnología de la información, podría resultar en un daño a nuestra reputación, lo cual podría impactar adversamente la confianza de nuestros clientes e inversionistas. Cualquiera de dichos sucesos podría resultar en un efecto material adverso en nuestros resultados de operación y condición financiera.

En respuesta a dichas amenazas han aumentado el foco en la legislación y regulación a la privacidad de datos y seguridad cibernética alrededor del mundo, particularmente con respecto a proveedores de infraestructura, incluyendo aquellos en el sector del transporte. Como resultado, debemos de cumplir con un proliferado conjunto de requerimientos legales y que evoluciona rápidamente en esta área, incluyendo estándares substanciales de seguridad cibernética, así como requerimientos para notificar a los reguladores e individuos afectados en caso de algún incidente de seguridad de datos. El ambiente regulatorio es cada vez más desafiante y puede presentar obligaciones materiales y riesgos a nuestro negocio, incluyendo amplias cargas de cumplimiento, costos y riesgos de aplicación. La Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Particulares (LFPDPPP), el Reglamento General de Protección de Datos (RGPD) de la Unión Europea y la Ley de California de Privacidad del Consumidor (CCPA, por sus siglas en inglés) entraron en vigor en julio de 2011, mayo de 2018 y en enero de 2020, respectivamente. La LFPDPPP, el RGPD y la CCPA imponen requerimientos de privacidad de datos y requisitos de seguridad, imponiéndonos costos significativos y conllevan sanciones importantes en caso de no cumplimiento. Legislaciones similares puede que entren en vigor por otros países y estados en el futuro, incluyendo Centroamérica y Sudamérica.

Adicionalmente, varios de nuestros socios comerciales, incluyendo empresas de tarjeta de crédito imponen estándares de seguridad de datos que debemos cumplir. Mientras continuamos con nuestros esfuerzos para cumplir estos estándares, estándares nuevos y modificados pueden ser impuestos los cuales pueden resultar difíciles de implementar y de dar cumplimiento y pueden incrementar nuestros costos.

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 2022, el 33% 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, continúan recuperándose de la pandemia COVID-19, 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 continúe 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 14%, 13% y 10% de nuestros gastos de operación totales durante los ejercicios fiscales del 2020, 2021 y 2022, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2022, el 78% 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 2024 respecto de salarios y febrero de 2025 con respecto de prestaciones. 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.

Volaris es una sociedad controladora y no tiene activos materiales excepto por las acciones de sus subsidiarias y sus marcas.

Volaris es 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 de Volaris. Todos los activos que utilizamos para llevar a cabo servicios administrativos y técnicos, así como para operar las concesiones y autorizaciones, se mantienen a nivel de las subsidiarias. Como resultado, Volaris no tiene activos materiales excepto por las acciones de sus subsidiarias y sus marcas. Los dividendos o pagos que Volaris pudiera estar obligado a realizar estarán sujetos a la disponibilidad de efectivo generado por sus subsidiarias. Las transferencias de flujos de efectivo de las subsidiarias de Volaris a Volaris 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 de Volaris, la ejecución de la sentencia de cualquier juicio estaría limitada a la disponibilidad de activos de Volaris, pero no a los activos de Volaris y sus subsidiarias combinados.

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.

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 y 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 de 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;
- 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 del tipo de aeronave que utilizamos;
- 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.

Adicionalmente, 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.

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 Ley del Mercado de Valores, 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, 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, el 11 de diciembre de 2020 llevamos a cabo una oferta pública primaria de Acciones en la que ofrecimos 134 millones 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 154,100,00 CPOs en forma de ADSs. Los valores emitidos en la oferta son elegibles para su cotización en el mercado público, lo cual podría ocasionar un efecto adverso en el precio de mercado de nuestras acciones de la Serie A y en nuestros ADSs.

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 o 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.

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

Los tenedores de los ADSs y CPOs no tendrán derecho a votar las acciones subyacentes de la Serie A. Como resultado, los tenedores de nuestros ADSs y CPOs no tendrán influencia alguna sobre las decisiones tomadas en relación con el negocio y operación de la compañía, quedarán excluidos de los resultados de cualesquiera acciones corporativas tomadas por nuestros tenedores de las acciones Serie A o Serie B. Los inversionistas mexicanos tenedores de acciones de la Serie A determinan sustancialmente el resultado de todos los asuntos de los accionistas, sujeto a los derechos de los accionistas de la Serie B, que deben votar de manera afirmativa para aprobar ciertos asuntos. 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 revolving con Banco Santander México 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 revolving con Banco Santander México ó 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 – 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 LIBOR, SOFR y otras tasas de interés variable.

Una parte importante de nuestro endeudamiento de largo plazo genera intereses a tasas de interés variable, las cuales pueden ser basadas en la Tasa Interbancaria ofrecida en Londres (LIBOR, por sus siglas en inglés), por el Secured Overnight Financing Rate, (SOFR) y la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE). LIBOR tiende a fluctuar basado en tasas de interés generales a corto plazo, tasas establecidas por la Reserva Federal de los EUA y otros bancos centrales de la oferta y demanda de crédito en el mercado interbancario de Londres y condiciones económicas general. 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 LIBOR, 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 2022, todos los préstamos en dólares estadounidenses están referenciados a SOFR. Los préstamos contratados durante 2022 fueron referenciados a SOFR.

El 27 de julio de 2017, la Autoridad de Conducta Financiera del Reino Unido o "FCA" (la autoridad que regula la LIBOR) anunció que tiene la intención de dejar de obligar a los bancos a presentar tasas para el cálculo de la LIBOR después de 2021. En 2021, la FCA anunció que la configuración LIBOR denominada en dólares estadounidenses de una semana y dos meses ya no se proporcionará ni será representativa después del 31 de diciembre de 2021, y que todas las demás configuraciones de LIBOR de los Estados Unidos ya no se proporcionarán ni serán representativas después del 30 de junio de 2023. La Reserva Federal también aconsejó a los bancos que dejen de celebrar nuevos contratos que utilicen la tasa LIBOR denominada en dólares estadounidenses como una tasa de referencia. En los Estados Unidos, el Comité de Tasa de Referencia Alternativa, un comité convocado por la Reserva Federal de los Estados Unidos que incluye a los principales participantes del mercado, ha identificado la Tasa de Financiamiento a la Noche Garantizada, o SOFR, un nuevo índice calculado por acuerdos de recompra a corto plazo respaldados por valores del Tesoro de los Estados Unidos, como su tasa alternativa preferida para el LIBOR denominado en dólares estadounidenses. Grupos de trabajo formados por reguladores financieros en otras jurisdicciones, incluidos el Reino Unido, la Unión Europea, Japón y Suiza, también han recomendado alternativas a LIBOR denominadas en sus monedas locales. Aunque SOFR parece ser la tasa preferida de reemplazo para el LIBOR denominado en dólares estadounidenses, no está claro si pueden surgir otros puntos de referencia o si otras tasas serán adoptadas fuera de los Estados Unidos. En este momento no es posible predecir como responderán los mercados a SOFR o a cualquier otra tasa de referencia alternativa en la transición de LIBOR en los próximos años en los efectos que tendrán estos cambios en las alternativas en los mercados financieros para instrumentos financieros relacionados a LIBOR.

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 Comisión de Valores de los EUA (SEC) y registrados en la Bolsa de Valores de Nueva York (*New York Stock Exchange*), 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, 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 la Bolsa de Valores de Nueva York (*New York Stock Exchange*) y en la Bolsa Mexicana de Valores. Volaris recaudó Ps.2,684.3 millones (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 Ps.15.51 por acción (EUA \$1.20) o de EUA \$12.00 por ADS. Cada ADS representa diez CPOs y cada CPO representa un interés financiero en una Acción. Las Acciones fueron listadas en la Bolsa Mexicana de Valores bajo la clave de pizarra VOLAR y los ADSs fueron listados en la Bolsa de Valores de Nueva York bajo la clave de pizarra VLRS. Las Acciones y los ADSs comenzaron a cotizar el 18 de septiembre de 2013.

El 16 de noviembre de 2015, ciertos accionistas de la Compañía, incluyendo a las afiliadas de Discovery Americas y Blue Sky Investments, realizaron una oferta pública secundaria de CPOs en forma de ADS en los EUA y otros mercados distintos al de los Estados Unidos Mexicanos, y vendieron 99,000,000 de CPOs en la forma de ADS a un precio al público de EUA\$16.00 por ADS. En relación con dicha oferta los agentes colocadores ejercieron su opción de sobreasignación de forma total para comprar 9,900,000 CPOs adicionales en la forma de ADS, por una oferta total de 108,900,000 CPOs en la forma de ADS.

El 11 de diciembre de 2020 llevamos a cabo una oferta pública primaria de Acciones en la que ofrecimos 134 millones 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 154,100,00 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, 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 2020, 2021 y 2022 hemos realizado inversiones por EUA \$162.9 millones, EUA \$196.1 millones y EUA \$353.9 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:

1. El 3 de marzo de 2022, Volaris informó que la renovación del contrato de formador de mercado con BTG Pactual Casa de Bolsa S.A. de C.V. Para mayor información ver la sección “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”.
2. El 27 de octubre de 2022, Volaris informó que actualizó la cifra de utilidad por ADS (*American Depositary Shares*) en el documento de resultados financiero referente al tercer trimestre de 2022. Para mayor información ver “Los estados financieros
3. El 6 de diciembre de 2022, Volaris informó que pone a disposición del público inversionista la presentación realizada el día del inversionista.
4. El 21 de abril de 2023, Volaris informó cambios en sus comités de auditoría y prácticas societarias, aprobado en la asamblea general extraordinaria de accionistas del 21 de abril de 2023. Para mayor información ver la sección “Información adicional administradores y accionistas – Reestructuración del Comités del Consejo de Administración”

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, 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 197 y hemos incrementado nuestra flota eficiente de la familia A320 de Airbus de cuatro a 117 al 31 de diciembre de 2022. Actualmente operamos hasta un promedio de 590 segmentos de vuelo diarios en rutas que conectan 43 ciudades en México, 22 ciudades en los EUA, cuatro en Centroamérica y dos en Sudamérica. Tenemos una participación de mercado muy importante en los cinco principales aeropuertos de México, tomando como base el número de pasajeros, incluyendo Cancún, Guadalajara, la Ciudad de México, Monterrey y Tijuana. Las principales ciudades que atendemos en los Estados Unidos son los centros con mayor presencia de comunidades mexicanas, 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 Centroamérica 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 Estados Unidos. En particular, actualmente damos servicio a 22 destinos en los Estados Unidos y 43 en México, de los

cuales 15 coinciden con destinos de Frontier en ambos países. Actualmente, debido al cambio de Categoría IASA de México, no podremos aplicar el acuerdo de código compartido en los vuelos de Frontier. Sin embargo, una vez se regrese a Categoría 1, creemos que este acuerdo de código compartido aumentará el potencial para itinerarios en conexión.

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 2022, nuestro CASM fue de EUA \$7.95 centavos comparado a un promedio de CASM de EUA \$11.00 centavos de las Aerolíneas latinoamericanas públicas, incluyendo a Azul, Copa y Gol. Asimismo, tenemos costos más bajos que nuestros Competidores de mercado objetivo que cotizan en bolsa en los EUA, incluyendo Alaska, Frontier, Spirit, American, Delta, JetBlue, Southwest, Allegiant y United, los cuales tuvieron un CASM promedio de EUA \$17.07 centavos en 2022. Con nuestro modelo de negocios ULCC, hemos crecido de forma importante mientras que hemos mantenido un CASM bajo durante los últimos años. Mediante el uso eficiente y uniforme de nuestra flota, hemos logrado 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 para competir con las tarifas de autobuses de largo alcance en México.

Durante el 2022 nuestra tarifa base promedio fue de EUA \$54 y regularmente ofrecemos tarifas base promocionales desde EUA \$3.9 o EUA \$1.5 para miembros de V-Club, excluyendo impuestos. Desde mayo de 2012, 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 2022, nuestro factor de ocupación promedio fue de 85.6% comparado con un factor de ocupación promedio de 81.6% de las demás Aerolíneas latinoamericanas públicas y de 83.2% 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 71.2% en 2022. 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 de “administración de la relación con el cliente” ha sido un elemento clave de nuestro éxito.

Actividad Principal:

Industria

Existen dos principales categorías de aerolíneas de pasajeros que operan en el mercado mexicano a nivel nacional e internacional: (i) la red de aerolíneas tradicionales, que incluye Grupo Aeroméxico, y (ii) las aerolíneas de bajo costo, que a VivaAerobús y Volaris. 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 aéreas 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 exitosos, a nivel mundial, incluyen Allegiant, Frontier y Spirit 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 capita. 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 2023 y 1.8% en 2024, de acuerdo con las proyecciones del Banco Central de México, estas estimaciones están en línea con la expectativa de crecimiento para el PIB de EUA para 2023 de 0.4%, así como con el crecimiento esperado del PIB en los EUA para el 2024 de 1.2% de acuerdo con la Reserva Federal. El PIB de México creció a una TACC del 1.9% desde 2010 hasta 2022, según el INEGI. 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 77% de la población es mayor de 18 años según la Oficina del Censo de Estados Unidos. Asimismo, el mercado de la aviación en México tiene un bajo nivel de penetración, como lo demuestra el número de viajes por habitante. A nivel global, el Banco Mundial estima que al 2019, hay en promedio, 0.6 viajes anuales por habitante, mientras que en México el número es apenas de 0.6 vuelos anuales por habitante. Esta disparidad puede atribuirse a factores como niveles más bajos de ingreso o infraestructura de transporte aéreo menos desarrollada.

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 única opción de bajo costo para transporte de larga distancia para gran parte de la población en México. En 2021 (el último año en que la información está disponible a la fecha de este reporte), las compañías de autobuses transportaron más de 2.58 mil millones de pasajeros en México en el mercado doméstico, de los cuales aproximadamente 0.67 mil millones viajaron en segmentos ejecutivos, de lujo y primera clase, 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 a vuelos aéreos 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. La combinación de los factores previamente analizados traerá como resultado un crecimiento potencial significativo del número de pasajeros en el mercado mexicano. En septiembre de 2014, el gobierno de México anunció la construcción de un nuevo aeropuerto para la

Ciudad de México para substituir al actual aeropuerto internacional. En enero de 2019 el gobierno federal anunció la cancelación de la construcción del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México y presentó un plan para invertir en la expansión del actual aeropuerto de la Ciudad de México y la construcción de un nuevo aeropuerto en la zona metropolitana de la Ciudad de México. En marzo de 2022, la primera fase del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles se concluyó e inició operaciones, este nuevo aeropuerto es manejado y operado por el gobierno federal mexicano.

Airbus espera que el mercado doméstico de América Latina (Brasil, América Central, México y América del Sur) tenga una TACC (Tasa de Crecimiento Anual Compuesta) del 4.1%, respectivamente, entre 2019 y 2041, según el Pronóstico de Servicios Globales de Airbus 2022 a 2041. Se espera que el crecimiento más acelerado 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 entre Centroamérica y el Caribe y Norteamérica se mantendrá sólido, mientras las aerolíneas de bajo costo 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 la salida de más de 10 aerolíneas desde 2007. Cambios en el nivel de competitividad entre las aerolíneas han tenido como resultado en un incremento importante en el factor de ocupación nacional para las aerolíneas que actualmente ofrecen servicios en México. Mientras que el factor de ocupación en México históricamente ha disminuido más que en mercados desarrollados, esta tendencia positiva probablemente tenga como consecuencia una mayor rentabilidad para las aerolíneas existentes en México.

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, Centroamérica 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 4.9% y los de pasajeros internacionales aumentaron un TACC de 4.1% de 2007 a 2022 conforme a los datos de la AFAC. La siguiente tabla señala el volumen histórico de pasajeros en rutas nacionales e internacionales en México de 2007 a 2022:

Volúmenes de Pasajeros (millones de pasajeros) ⁽¹⁾	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nacionales	28.1	28.2	24.6	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
% crecimiento(decremento)	24.0%	0.5%	(12.9%)	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%
Internacionales	27.2	27.9	24.2	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
% crecimiento(decremento)	4.4%	2.5%	(13.2%)	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%
Total	55.4	56.2	48.8	50.4	52.4	56.8	61.5	66.6	74.8	82.8	90.4	97.3	102.5	48.4	80.2	107.3
% crecimiento(decremento)	14.0%	1.5%	(13.1%)	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%

Fuente: AFAC – “Estadística Operacional de Aerolíneas”

Nuestra estrategia de crecimiento internacional se ha centrado en los mercados de los EUA que cuentan con grandes comunidades de mexicanos y mexicanoamericanos con el fin de estimular la demanda y el tráfico de los viajeros VFR y de las personas que realizan viajes de placer en esos mercados. Durante 2022, aproximadamente el 70% de los pasajeros internacionales en México vuelan 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. Hemos aprendido que muchos mexicanos 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 según el Centro Hispano de Investigación del PEW Research, basado en datos del Buró del Censo de Estados Unidos, e incluyen las siguientes ciudades:

- Los Ángeles (Los Angeles County, 4.8 millones),
- Houston (Harris County, 2.0 millones),
- Miami (Miami-Dade County, 1.9 millones),
- Chicago (Cook County, 1.4 millones),
- Phoenix (Maricopa County, 1.4 millones),
- Ontario, California (Riverside County, 1.2 millones) y
- Dallas (Dallas County, 1.0 millón).

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

En 2022, las aerolíneas mexicanas de bajo costo y las ULCC (Volaris y VivaAerobus) conjuntamente mantenían el 71.4% 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 a por cada uno de los periodos indicados:

Participación en el mercado nacional ⁽¹⁾	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022

Volaris	7.74%	11.94%	12.74%	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%
Grupo Aeroméxico	28.71%	27.74%	32.13%	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%
Grupo Mexicana ⁽¹⁾	16.33%	12.81%	11.70%	6.01%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Interjet ⁽²⁾	6.86%	10.62%	12.65%	16.26%	24.78%	23.83%	24.37%	23.69%	24.53%	21.63%	21.18%	20.48%	19.69%	8.75%	—	—
VivaAerobús	4.33%	4.74%	5.79%	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%

Fuente: AFAC - "Estadística Operacional de Aerolíneas"

(1) La participación de mercado se obtiene al dividir el número de pasajeros de cada aerolínea mexicana por el total del número de pasajeros de todas las aerolíneas mexicanas por el periodo indicado.

(2) Cesó operaciones en agosto de 2010.

(3) Suspendió operaciones en diciembre 2020 y declaración de bancarrota en abril de 2023.

La industria aérea en México ha experimentado una contracción con la salida de mas de 10 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	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Volaris	—	—	2.92%	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%
Grupo Aeroméxico	34.05%	31.73%	31.06%	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%
Grupo Mexicana ⁽¹⁾	63.85%	66.08%	65.36%	49.94%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Interjet ⁽²⁾	0.10%	0.28%	—	—	1.51%	8.80%	13.42%	11.09%	13.69%	17.60%	20.72%	24.57%	28.65%	17.93%	—	—
VivaAerobús	—	0.85%	0.43%	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%

Fuente: AFAC - "Estadística Operacional de Aerolíneas"

(1) La participación de mercado se obtiene al dividir el número de pasajeros de cada aerolínea mexicana por el total del número de pasajeros de todas las aerolíneas mexicanas por el periodo indicado.

(2) Cesó operaciones en agosto de 2010.

(3) Suspendió operaciones en diciembre 2020 y declaración de 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 incluyendo United, American, Alaska y Delta. Al 31 de diciembre de 2022, éramos la cuarta aerolínea internacional más grande en términos de segmentos de vuelo de pasajeros de todas 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 TACC de 26.6% de 2006 a 2022 con aproximadamente 0.9 millones de pasajeros con boletos reservados en 2006 y 31.1 millones de pasajeros con boletos reservados en 2022.

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, Frontier y Spirit 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 desagregación 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, Centroamérica y Sudamérica.

Hemos desagregado ciertos componentes de nuestro servicio de transporte aéreo como parte de una estrategia para permitir a nuestros viajeros elegir y pagar por aquellos productos y servicios que quieren usar. Esta estrategia de desagregación nos ha permitido aumentar significativamente nuestros ingresos complementarios por servicios, así como nuestros ingresos totales. 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 complementarios por servicios, 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 la compañía aérea de más bajo costo en Latinoamérica, basado en CASM, en comparación con las 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 2022 tuvimos la estructura de costo más baja entre las Aerolíneas latinoamericanas públicas con un CASM de EUA \$7.95 centavos, comparado al de Azul de EUA \$11.59 centavos, al de Copa de EUA \$10.30 centavos, y al de Gol de EUA \$11.12 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 \$15.76 centavos, al de American de EUA \$18.20 centavos, al de Delta de EUA \$20.12 centavos, JetBlue EUA \$14.67 centavos, Southwest de EUA \$15.36 centavos, Frontier de EUA \$10.62 centavos, Spirit de EUA \$11.67 centavos, Allegiant EUA \$12.00 y al de United de EUA \$17.19 centavos en 2022, de conformidad con la información financiera disponible públicamente. Entre otras razones, nuestros bajos costos de operación se deben 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 5.4 años al 31 de diciembre de 2022.
- **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 13.28 horas de vuelo por día en 2022.
- **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 82.6% de nuestros boletos por medio de estos canales. No usamos sistemas globales de distribución, o GDS (por sus siglas en inglés).
- **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 de boletos permitiendo a los clientes escoger los productos y servicios adicionales que adquieren y usan. Debido a nuestra estrategia denominada "Tú Decides" 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 \$37.62 en 2022, mediante, entre otros:

- 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;
- 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 en mercados de alto crecimiento. 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.

Durante 2022, regularmente administrábamos los ingresos y el factor de ocupación, a través de tarifas promocionales dirigidas tan bajas que pueden llegar a los EUA \$3.9 o EUA \$1.5 para miembros V-Club, excluyendo impuestos. 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 97,000 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 el día siguiente. 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 tomarles participación de mercado a 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 2022 contábamos con más del 50% del mercado de pasajeros en 131 de nuestras 197 rutas. Al 31 de diciembre de 2022 no teníamos competencia de otras aerolíneas en más del 45% de nuestras rutas. En 2022 el 28.21% de nuestros ingresos se derivó de nuestras rutas internacionales y el 23.8% 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 2022, logramos un factor de ocupación promedio de 85.6% y un índice de utilización promedio de las aeronaves de 13.28 horas bloque por día con un tiempo en tierra entre vuelos de aproximadamente 64 minutos. Nuestro índice de utilización promedio de aeronaves de 11.29 horas de vuelo por día se encuentra entre los más altos de todo el mundo, 60% más alto en comparación con un promedio en la industria de 6.10 horas de vuelo por día para todas las aeronaves Airbus A319, 71% más alto que el promedio de 6.88 horas de vuelo por día para todas las aeronaves Airbus A320 y 37% más alto en comparación con un promedio en la industria de 7.11 horas de vuelo por día para todas las aeronaves Airbus A321, de acuerdo con información por el año terminado el 31 de diciembre de 2022 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. Adicionalmente, hemos realizado esfuerzos para lograr un liderazgo en la industria en términos de desempeño con un índice del 71.2% de puntualidad en nuestros vuelos, un 98.3% de vuelos completados y un índice de equipaje perdido de 0.7 maletas por cada 1,000 pasajeros en 2022.

Reconocimiento de marca con una base de fans que crece rápidamente. 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 2022, teníamos aproximadamente un total de 4.8 millones de fans en Facebook, un total de 2.0 millones de seguidores en Twitter, un total de 543.7 mil seguidores en Instagram, un total de 47.2 mil suscriptores en Youtube y un total de 45.5 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, tales como servicios para adultos mayores no acompañados. El 16 de abril del 2021, el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (IMPI) declaró la marca de "Volaris" como una marca famosa.

Sólido Balance General. Tenemos un bajo nivel 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 2022, tuvimos un saldo de \$711.8 millones en efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido, lo que representa el 25% de nuestros ingresos operativos de los últimos doce meses. Además, al

31 de diciembre de 2022, nuestras líneas de crédito disponibles totalizaron \$859.1 millones, de los cuales \$701.2 millones estaban relacionados con deuda financiera (\$390.3 millones no han sido dispuestos) y \$157.9 millones estaban relacionados con cartas de crédito (\$16.1 millones no han sido dispuestos).

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 líder en el mercado 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 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, Estados Unidos, América Central y América del Sur. Nuestro modelo de negocio de ULCC nos permite operar a niveles de tarifas bajas basados en los resultados de nuestro último año fiscal completado, 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:

- la incorporación de aviones Airbus A320neo y A321neo adicionales con mayor densidad de asientos y mayor eficiencia en costos;
- distribuir nuestra infraestructura de costos fijos a una escala de operaciones más grande;
- contratar funciones de servicios operativos; y
- mantener bajos los gastos generales de ventas y marketing.

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 756,000 miembros al 31 de diciembre de 2022, el número de membresías V-Club incrementó en 16% en 2022 comparado con 2021. En 2021 se introdujo una membresía doble de EUA \$64.99 y una página exclusiva para V-Club en la que los clientes pueden comprar cualquiera de las membresías en un modelo de suscripción y pueden decidir si quieren que el cobro se realice mensualmente de forma automática o por un cobro anual, según sean sus preferencias. Asimismo, continuamos con la expansión de los servicios de carga que proporcionamos en nuestras aeronaves. Conforme ampliamos 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.

Creer 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 cuales contamos actualmente con operaciones 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. 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.

Continuar con el crecimiento disciplinado de nuestra flota. A la fecha de este reporte, tenemos compromisos firmes para la entrega de 154 aeronaves de la familia Airbus A320, las que serán entregadas en los siguientes ocho años, 144 del Contrato de Compraventa de la Compañía con Airbus y cuatro de las ordenes de los libros de arrendadores, incluyendo 29 aeronaves Airbus A320neo y 125 Airbus A321neo, cuya entrega comenzó en 2016 y en 2018, respectivamente. Durante 2022 incorporamos nueve A320neo y nueve 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 compra 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. 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.

Nuestra flota ha alcanzado las 120 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, son marginados e 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 2022, agregamos 25 nuevas rutas, incluyendo 20 rutas nacionales y cinco 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 139 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 152 rutas internacionales que tienen distancias de cuando menos 410 millas.

Nuestras operaciones

Ingresos por pasajeros

En 2022, los ingresos por pasajeros representaron EUA \$2,739.4 millones, representando el 96.2% 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 responde 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 importantes incluyen ingresos generados por: (i) ingreso por tarifa y (ii) otros ingresos por pasajeros. Otros servicios a pasajeros incluyen, pero no están limitados a cargos por exceso de equipaje, reservaciones hechas a través del centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos, cambio de itinerarios y vuelos de fletamento. Son reconocidos como ingreso cuando la obligación de prestar la transportación al pasajero se ha proporcionado por la Compañía o cuando el boleto no reembolsable caduca en la fecha del vuelo itinerado.

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 \$40, EUA \$60, EUA \$210, EUA \$190 y EUA \$110, respectivamente. También ofrecemos seguros de viaje a través de terceros disponibles en nuestro sitio web.

La Compañía también clasifica como otros ingresos por servicios adicionales el "V-Club" y otros servicios similares, los cuales se reconocen como ingresos a lo largo del tiempo cuando se presta el servicio.

Generamos ingresos por la suscripción de nuestra membresía individual V-Club al realizar un cargo anual de EUA \$38.99 por membresías individuales o EUA \$64.99 por membresía dúo y EUA \$159.99 por membresías de amigos o familiares. Las ventas de membresías al V-Club representaron el 0.75% de nuestros otros ingresos por servicios adicionales en 2022.

No contamos con un programa de lealtad. Sin embargo, el 23 de enero de 2023, a través de nuestra subsidiaria Concesionaria, celebramos un contrato con Lealtad Mercadotecnia y Conocimientos Agregados, S.A.P.I. de C.V., o el Proveedor, subsidiaria de Fomento Económico Mexicano, S.A.B. de C.V. (FEMSA). En términos de este contrato, Concesionaria se adhiere con el carácter de empresa participante al programa de lealtad establecido, el (Programa), establecido y administrado por el Proveedor.

Otros ingresos por servicios

Nuestros ingresos más importantes incluyen las relacionadas con: (i) ingresos no pasajeros que se describen a continuación, (ii) los servicios de carga. En 2022 obtuvimos otros ingresos por servicios de EUA \$107.7 millones o 3.8% del total de nuestros ingresos operativos.

Los ingresos de servicios que no relacionados con pasajeros principalmente incluyen, pero no se limitan a, comisiones cobradas a terceros por la venta de reservaciones de hotel, seguros de viaje, renta de autos y espacios de anuncios para terceros. Estos son reconocidos como ingreso en la fecha en la que el servicio se provee.

Los ingresos por servicios de carga se reconocen cuando se presta el servicio de transportación de carga (al momento en que se entrega la carga en el destino).

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, o Volaris INVEX, a partir de múltiples fuentes de ingresos, incluyendo la aplicación de una pequeña tarifa por las compras realizadas con la tarjeta y la redención electrónica de créditos obtenidos a través de las compras con la tarjeta de crédito. Los ingresos provenientes de Volaris INVEX representaron el 2.8% de nuestros otros ingresos de pasajeros al 31 de diciembre de

2022. Al 31 de diciembre de 2022, contábamos con aproximadamente 756,000 miembros del V-Club y 500,000 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 71 ciudades de México, los EUA, Centroamérica y Sudamérica. Nosotros operamos hasta un promedio de 590 frecuencias diarias en rutas que conectan 43 ciudades en México y 28 ciudades en los Estados Unidos de América, 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 un servicio dentro de México y entre México y ciudades de los EUA con grandes comunidades mexicanoamericanas, principalmente aquellas ubicadas en California. Como parte de nuestra estrategia punto a punto y de nuestra red de rutas, 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,
- mostradores en los aeropuertos y
- terceros como agencias de viajes.

La siguiente tabla indica el porcentaje aproximado de nuestras ventas de boletos en 2022 por fuente de distribución y comisiones aplicables:

Fuente de distribución	% de boletos vendidos en 2022	Comisión en dólares ¹
Sitio web y aplicación móvil	79.4%	\$0
Centro de atención telefónica	2.4%	\$15.4
Agencias de viajes de terceros	17.4%	\$10.3
Mostradores en Aeropuerto	0.8%	\$0

(1) Tarifas estándar cobradas por cliente.

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 2022, 93.69% de nuestras ventas se pagan con tarjeta de crédito ó débito y el 6.31% 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 97,000 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 2022, pagamos un total de Ps.1,289.38 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 en agosto de 2025.

Hemos firmado una serie de contratos con Navitaire LLC y Jeppesen 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, Twitter, Google, Instagram, YouTube y TikTok. Al 31 de diciembre de 2022, teníamos un total de 4.8 millones de fans en Facebook, un total de 2.0 millones de seguidores en Twitter, un total de 543.7 mil seguidores en Instagram, un total de 47.5 mil suscriptores en YouTube y un total de 45.5 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, que pueden registrarse en nuestro sitio web. Así mismo, enviamos correos electrónicos semanales con promociones y publicidad acerca de 1.4 millones direcciones de correo electrónico. Nos esforzamos por tener el mayor impacto de mercadotecnia al más bajo costo. Recientemente lanzamos una nueva campaña de mercadotecnia, denominada "Precios de otro mundo" que busca aprovechar los temas de interés en tendencia de la cultura popular para mejorar la participación en promociones de venta dura y tarifas y la campaña "Agárrale el modo a volar 2.0" que fue diseñada enfocada en el segmento de viajero de ingreso bajo y medio, atendiendo comportamientos culturales específicos y con esfuerzos distribuidos en nuevos canales para acelerar la estrategia de la sustitución de viajes de larga duración en autobús por vuelos aéreos.

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 las 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 la página de internet o la aplicación móvil. Al 31 de diciembre de 2022, contamos con aproximadamente 756,000 miembros V-Club, un incrementó en 16% comparado contra 2021.

Nosotros ofrecemos dos tipos de tarjetas Volaris INVEX: la Volaris INVEX 0 y la Volaris INVEX 2.0. La Volaris INVEX 0, que no cuenta con tarifa anual, fue lanzada en octubre de 2017 y ofrece los siguientes beneficios:

- devolución de dinero en todas las compras;
- embarque prioritario en nuestros vuelos;
- equipaje adicional sin costo; pago aplazado en compras sin intereses;
- un 15% de descuento en la compra de objetos del menú abordo;
- acceso a la sala de espera de MasterCard Elite en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

En marzo de 2015 lanzamos la tarjeta de crédito Volaris INVEX 2.0 con beneficios adicionales, como lo son membresías V-Club y LoungeKey sin costo. Al 31 de diciembre de 2022 contamos con 500,000 titulares de la tarjeta Volaris INVEX.

Política de precios y gestión de rendimiento

Nuestro énfasis en mantener bajos costos de operación nos ha permitido establecer tarifas base bajas e ingresos complementarios, y en consecuencia hemos logrado 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. 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 administración para maximizar los ingresos por vuelo, el cual está fuertemente ligado a la planificación de nuestras rutas y horarios y a nuestras técnicas de venta y distribución. El sistema de gestión de administración es un conjunto integrado de procedimientos de negocio y modelos matemáticos 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 excepcional 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 2022, llevamos a cabo encuestas de promotores de servicio con un promedio de 45,658 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 2020, 2021 y 2022:

	2020	2021	2022
Puntualidad ⁽¹⁾	87.9%	77.3%	71.2%
Factor de cumplimiento de itinerario ⁽²⁾	94.6%	97.5%	98.3%
Incidencias del equipaje ⁽³⁾	0.6	0.5	0.7

(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. Nuestros competidores actuales y potenciales incluyen las aerolíneas tradicionales, las aerolíneas de bajo costo, aerolíneas regionales y nuevas aerolíneas participantes en el mercado. Típicamente competimos en mercados que son atendidos por las aerolíneas tradicionales y otras aerolíneas de bajo costo, y en menor medida, por mercados atendidos 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, el cual es el más bajo entre las Aerolíneas latinoamericanas públicas. En 2022, nuestro CASM fue de EUA \$7.95 centavos comparado con un CASM promedio de EUA \$11.00 centavos para las otras Aerolíneas latinoamericanas que cotizan en bolsa Azul, Copa y Gol. También tenemos menores costos que los competidores de mercado objetivo que cotizan en bolsa en los Estados Unidos, incluyendo a Alaska, American, Delta, JetBlue, Southwest, Frontier, Spirit, Allegiant y United, quienes tuvieron un CASM promedio de EUA \$17.07 centavos en 2022.

Nuestros principales competidores en México son Grupo Aeroméxico, y VivaAerobús. A nivel internacional, competimos con Grupo Aeroméxico, VivaAerobús 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 Estados Unidos-Centroamérica nuestros principales competidores son Avianca y Delta. Para el mercado México-Sudamérica nuestros principales competidores son Grupo Aeroméxico, VivaAerobus y LATAM. Nuestros competidores y la industria de aviación mexicana en general también se han visto significativamente afectada por la pandemia de COVID-19.

En 2022, las aerolíneas de bajo costo mexicanas (incluidos nosotros) en su conjunto tenían el 71.4% del mercado nacional según los segmentos de vuelos de pasajeros. En 2022 teníamos el 41.0% del mercado nacional lo que nos ubicaba en primer lugar, según AFAC. Al 31 de diciembre de 2022, el número de aviones comerciales en servicio en México había incrementado a 358, en comparación con 310 al 31 de diciembre de 2021, según AFAC. Este incremento del 15% se componía principalmente de aviones de fuselaje estrecho, incluidos 64 Airbus A320neo, 63 Airbus A320, 48 Boeing 737, 31 Airbus A321neo y 19 Airbus A321. El 30 de junio de 2020, Grupo Aeroméxico, nuestro

mayor competidor por participación de mercado nacional e internacional en 2019, anunció que solicitó la protección de bancarota en términos del Capítulo 11 de los Estados Unidos. Grupo Aeroméxico anunció el 17 de marzo de 2022 que había concluido su proceso de reestructura. Al 31 de diciembre de 2022 los reportes de la AFAC indican que las subsidiarias de Grupo Aeroméxico, Aeroméxico y Aeroméxico Connect, tenían flotas de 102 y 42 aeronaves, respectivamente, en comparación con 79 y 42, respectivamente, al 31 de diciembre de 2021. Adicionalmente, Interjet, nuestro segundo competidor más grande por participación de mercado internacional en 2019, no ha podido reanudar vuelos internacionales desde que suspendió las rutas en marzo de 2020. La flota de Interjet disminuyó un 100% en 2021, de tres aeronaves al 31 de diciembre de 2020 a cero al 31 de diciembre de 2021, según información publicada por la AFAC. Interjet no ha operado ningún vuelo nacional desde diciembre de 2020. Según informes de prensa, el 10 de abril de 2023, Interjet fue declarada en quiebra en México. VivaAerobus, nuestro segundo competidor más grande por participación de mercado nacional en 2020, ha aumentado su flota de 55 aeronaves al 31 de diciembre de 2021 a 66 al 31 de diciembre de 2021. A diciembre de 2022, nuestra participación en el mercado nacional disminuyó 0.2 puntos porcentuales alcanzando un 41% y nuestra participación en el mercado internacional disminuyó 0.2 puntos porcentuales alcanzando un 10%, ambos en comparación con nuestras participaciones de mercado de diciembre 2021.

Flota

Desde que iniciamos operaciones en marzo de 2006, hemos incrementado nuestra flota de cuatro a 117 aeronaves al 31 de diciembre de 2022.

Al 31 de diciembre de 2022, 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, que nos comprometemos a recibir de 2022 a 2026. El nuevo pedido incluye 46 A320neo y 34 A321neo. En virtud de dicho contrato y previo a la entrega de cada aeronave, 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 noviembre de 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. La nueva orden incluye 39 aeronaves A321neo. 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 una ya fue entregada.

En octubre de 2022, la Compañía celebró un convenio modificatorio al contrato de compraventa con Airbus para la compra de 25 aeronaves de la familia A320neo para ser entregados en 2030. La nueva orden incluye 25 aeronaves A321neo. En virtud de dicho convenio, y antes de la entrega de cada aeronave, 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.

Al 31 de diciembre de 2022, nuestra flota de 117 aeronaves Airbus de fuselaje angosto consistía en cuatro Airbus A319 (incluyendo uno de nuestra propiedad), 88 A320 (48 de ellos NEO) y 25 A321 (15 de ellos NEO). Contamos con una flota joven con edad promedio de 5.4 años al 31 de diciembre de 2022, en comparación con un

promedio de 8.0 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 A319 tienen capacidad para 144 pasajeros, nuestros Airbus A320 tienen capacidad hasta 186 pasajeros y los Airbus A321 tienen una capacidad hasta 239 pasajeros. Cada una de nuestras aeronaves de la familia Airbus A320 está equipada con motores IAE o P&W. Hemos recibido 27 motores de repuesto (23 de ellos arrendados y cuatro propios) para el caso de reemplazo y para la rotación periódica de los mismos en nuestra flota.

La siguiente tabla muestra la evolución histórica y prevista de nuestra flota desde el inicio de nuestras operaciones en marzo de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2022:

	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
Adiciones a la flota (devoluciones)																	
A319	6	8	5	-	5	-	-	(4)	(2)	-	(3)	(3)	(4)	-	(2)	-	(2)
A320	-	-	2	-	-	8	7	7	8	4	8	5	6	3	6	15	9
A321	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	8	-	4	2	-	-	9
Flota total	<u>6</u>	<u>14</u>	<u>21</u>	<u>21</u>	<u>26</u>	<u>34</u>	<u>41</u>	<u>44</u>	<u>50</u>	<u>56</u>	<u>69</u>	<u>71</u>	<u>77</u>	<u>82</u>	<u>86</u>	<u>101</u>	<u>117</u>

La siguiente tabla muestra el desarrollo esperado de nuestra flota de 2023 a 2026 conforme a nuestros contratos actuales:

	<u>2023E</u>	<u>2024E</u>	<u>2025E</u>	<u>2026E</u>
Adiciones a la flota (devoluciones)				
A319	(1)	(2)	(1)	-
A320	3	-	(1)	(10)
A321	6	15	5	14
Flota total	<u>125</u>	<u>138</u>	<u>141</u>	<u>145</u>

Hemos financiado la adquisición de nuestras aeronaves a través de una combinación de financiamiento de pagos anticipados (incluyendo: (i) la línea de crédito revolviente con Banco Santander y Bancomext bajo las cuales actuamos como garantes y (ii) financiamiento otorgado por ciertos arrendadores con respecto de 25 aeronaves que serán entregadas entre 2023 y 2025), operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso, y arrendamientos 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. Hemos obtenido financiamiento para los pagos anticipados con respecto a todas las aeronaves a ser entregadas hasta el 2025.

Al 31 de diciembre de 2022, contábamos con 116 aeronaves arrendadas de conformidad con los contratos de arrendamiento de largo plazo por un periodo promedio de 12.14 años. Los contratos de arrendamiento operativo para dichas aeronaves terminan entre el 2023 y 2034. 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 el término de los contratos de arrendamiento.

Al 31 de diciembre de 2022, el contrato de compraventa con Airbus nos obliga a aceptar la entrega de 144 aeronaves de la familia Airbus A320 en los próximos ocho años (de enero de 2023 a octubre de 2030). El contrato señala que la adición de 144 aeronaves a nuestra flota se entregarían como sigue: cinco en 2023, 17 en 2024, 16 en 2025, 27 en 2026, 21 en 2027, 19 en 2028, 14 en 2029 y 25 en 2030. 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. Aunque el contrato de compraventa con Airbus no incluye la opción de recibir menos aeronaves, no podemos garantizar que nuestra flota incrementará conforme a lo señalado en la tabla anterior.

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, y antes de la entrega de cada aeronave 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 de la familia A320neo 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, una 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 de la familia A320neo que se entregarán en 2030.

Tenemos programada la devolución de cuatro aeronaves A319 en los próximos cuatro años: una en 2023, dos en 2024 y una en 2025, adicionalmente, a la fecha de este reporte tenemos 32 devoluciones de aeronaves A320 en los próximos cuatro años: cuatro en 2024, 12 en 2025 y 16 en 2026, así como ocho aeronaves A321 en los próximos cuatro años: una en 2024 y siete en 2026. 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 nuestro 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 obligatorios 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 la reparación de aeronaves consisten en el mantenimiento de rutina y fuera de rutina y el trabajo que se realiza se divide principalmente en tres categorías generales: mantenimiento de rutina (incluyendo mantenimiento en línea), mantenimiento mayor y servicio a componentes. El mantenimiento de en línea consiste en las revisiones diarias de rutina, así como las revisiones semanales en nuestras aeronaves, incluyendo revisiones antes del vuelo, y durante la noche, cualquier diagnóstico y reparaciones de rutina o cualquier otro asunto no programado y necesario. Actualmente, los mantenimientos en línea son realizados por nuestros mecánicos y son complementados por terceros contratados, realizados en los aeropuertos que actualmente atendemos. El mantenimiento rutinario

también incluye trabajos programados que normalmente puede tomar de 6 a 12 días y que se requieren cada 24 o 36 meses, tales como revisiones de 24 meses y revisiones “C”.

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. Debido al tamaño de nuestra flota y al crecimiento proyectado de nuestra flota, consideramos que contratar los servicios de un tercero para que preste el servicio de mantenimiento mayor, tal como el servicio a motores y reparaciones de partes importantes, es más eficiente. Hemos celebrado un contrato a largo plazo basado en las horas de vuelo con IAE and P&W para dar servicio a nuestros motores y con Lufthansa Technik AG basado en trabajos por hora para proporcionar servicios a otros componentes. Para nuestro mantenimiento mayor de fuselaje, hemos contratado a Lufthansa Technik AG para ciertos servicios técnicos y con Aeroman. Aeroman es un proveedor de mantenimiento aprobado por la FAA.

Nuestros gastos de mantenimiento más recientes han sido inferiores a los que esperamos incurrir en el futuro debido a la edad relativamente joven de nuestra flota de aeronaves. Consideramos que nuestros costos de mantenimiento aumentarán a medida que incremente la frecuencia de reparación con la edad de las aeronaves. A medida que nuestras aeronaves envejeczan, es probable que el trabajo programado y la frecuencia de mantenimiento no programado aumenten.

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 27%, el 34% y 46% (incluye el efecto de instrumentos financieros derivados y no derivados) de nuestros gastos totales de operación durante el 2020, 2021 y 2022 respectivamente. El combustible lo adquirimos de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (“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 Aeropuertos y Servicios Auxiliares (“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; dicho contrato podrá terminarse mediante aviso por anticipado por cualquiera de las partes sin penalización. Al 31 de diciembre de 2022, compramos nuestro combustible nacional bajo el contrato de suministro y succión de combustibles de aviación de ASA y 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 y Terpel.

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 aun 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 Estados Unidos. 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 podrían aumentar las primas de seguros por daños y responsabilidad de aeronaves o reducir el alcance de la cobertura.

Sustentabilidad

En 2022, continuamos en realizar esfuerzo para avanzar en la incorporación de nuestra estrategia de sustentabilidad corporativa en nuestras prácticas de negocios. La estrategia está compuesta por tres pilares: Ambiental, Social, y Económico y de Gobierno Corporativo. Lo anterior, que tienen como objetivo dirigir el negocio hacia un crecimiento futuro sostenible, creando simultáneamente valor a largo plazo para nuestros inversionistas.

Nuestro pilar Ambiental está definido por nuestra estrategia de cambio climático a través de la cual pretendemos alcanzar nuestros compromisos relacionados con la reducción de emisiones y la respuesta a los requisitos normativos.

Hemos llevado a cabo las siguientes iniciativas:

- A través de nuestro programa de ahorro de combustible, administramos nuestro consumo de combustible con la intención de reducir las emisiones de carbono. Tratamos de alcanzar esta meta a través de la adquisición de la mejor tecnología disponible y rentable. En 2022, la edad promedio de nuestra flota era de 5.4 años, 54% de nuestras aeronaves son NEOs y 86% de nuestras aeronaves están equipadas con sharklets, que son más eficientes en combustible y liberan menos emisiones de CO₂ por ASMs. Además, implementamos iniciativas operativas como la llegada planificada de combustible óptimo, técnicas de vuelo, reducción del uso de la unidad de poder auxiliar y reducción del peso a bordo, entre otros.
- También tenemos iniciativas para reducir el consumo de papel y electricidad, reducir desechos, promover el reciclaje y promover esfuerzos de reducción de carbono con nuestros clientes. Estas iniciativas incluyen nuestras prácticas y aquellas de terceros socios.
- Adicionalmente, administramos y manejamos nuestros programas ambientales a través del Sistema de Grado de Administración de Aerolíneas, el cual está certificado por el ISO 14001 y 9001, y cumplimos con las

regulaciones aplicables y los estándares y marcos adoptados para revelar información. Además, contamos con atestiguamiento limitado de terceros que respaldan que estamos en cumplimiento de la medición de emisiones de gases de efecto invernadero, según lo exigen las regulaciones nacionales e internacionales aplicables.

En 2021, nos unimos a la iniciativa de la industria de la aviación de la IATA *Fly Net Zero* para acelerar nuestros objetivos climáticos e influir en el desarrollo de políticas de sostenibilidad.

Nuestro pilar Social, fortalece nuestro compromiso hacia las personas, centro fundamental de la gestión de un negocio sustentable, es decir, con nuestros empleados, clientes y con las comunidades en las cuales operamos. Nuestras prácticas laborales están diseñadas para apoyar las relaciones laborales sólidas y el bienestar de nuestros empleados a través de la Cultura Volaris, que se compone de (i) nuestra visión: trascender al crear y vivir las mejores experiencias de viaje, (ii) nuestra misión: con las mejores personas y a bajo costo hacemos que más viajeros se transporten... bien, (iii) nuestras conductas: credibilidad, respeto, imparcialidad, compañerismo y orgullo y (iv) nuestros pilares: seguridad, servicio al cliente y rentabilidad sostenida.

Buscamos atraer, desarrollar y retener el talento de personas competentes y profesionales, el deseo que impulsa nuestro competitivo plan de beneficios que supera los requisitos legales aplicables. También nos comprometemos a mantener la seguridad y la salud laboral de nuestros empleados. Nuestro conjunto de procedimientos de seguridad permite a nuestros empleados con dicha finalidad, tenemos una serie de iniciativas enfocadas en promover un lugar trabajar libre de violencia y hostigamiento, promoviendo las condiciones necesarias para una igualdad de oportunidades, e impartiendo, capacitación frecuente y adecuada para asegurar el bienestar sostenido de nuestros empleados. Adicionalmente, nuestro programa de voluntariado corporativo promueve entre nuestros empleados una cultura de voluntariado y de pertenencia a la Compañía.

Seguimos comprometidos con la iniciativa "25 para 2025" de la IATA, cuyo objetivo es aumentar el número de mujeres en altos cargos y áreas subrepresentadas, como pilotos, personal técnico y STEM (ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas), en un 25% para 2025.

La relación con las comunidades en las que operamos es parte integral de nuestro pilar Social. En 2022, continuamos extendiendo nuestro apoyo a la comunidad. A través de nuestro programa Avión Ayuda Volaris, utilizamos asientos disponibles en nuestras aeronaves para transportar de forma gratuita órganos y tejidos para trasplantes, voluntarios, personal médico y brindar ayuda humanitaria a comunidades en crisis, incluyendo aquellas que sufrieron desastres naturales y otras emergencias a través de alianzas estratégicas. Mas aún, buscamos promover la protección de los derechos de jóvenes niños, niñas y adolescentes que viajan con Volaris para salvaguardarlos de la posible trata de personas y la explotación sexual comercial en el contexto de los viajes y el turismo.

El pilar Social también prioriza el bienestar, seguridad, salud y protección de los derechos de nuestros clientes. Nos esforzamos en cumplir estrictamente con los más altos estándares de seguridad, así como con la normativa nacional e internacional. En un año de crecimiento para nuestra Compañía, como lo fue el 2022, nos continuamos enfocando en la seguridad operacional; mantuvimos la certificación IOSA y fuimos calificados como una de las aerolíneas más seguras a nivel mundial por [Airlinerratings.com](https://www.airlinerratings.com).

A través de nuestro pilar Económico y de Gobierno Corporativo desarrollamos iniciativas y acciones que nos permiten reducir costos, optimizar recursos, aumentar la eficiencia operativa y la confiabilidad. También pretendemos influir en la creación de políticas públicas consistentes con nuestra estrategia de sustentabilidad corporativa, gestionar nuestra reputación corporativa, y desarrollar canales de comunicación claros con nuestros grupos de interés. Además, nuestros valores empresariales, ética y legalidad son influenciados a través de nuestras prácticas anticorrupción y antisoborno, así como a través de nuestros sistemas y la gestión de riesgos, ya que nuestro objetivo es proteger la información, los datos personales y la transparencia en todos nuestros procesos.

En 2022, estos esfuerzos culminaron con la permanencia en el Índice de Sostenibilidad S&P Dow Jones, como la única aerolínea en el Índice de la Alianza del Pacífico MILA; en el Índice BMV Total Mexico ESG y en el Índice FTSE4Good.

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, el mexicano autoridades declararon a la marca “Volaris” una marca famosa, siendo la primera marca registrada en la aviación mexicana industria para recibir tal reconocimiento.

La Compañía cuenta con aproximadamente 287 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)”, “Volaris carga”, “Volaris TV”, “Volaris cargo”, “Familia de tarifas Volaris”, “Fare Families Volaris”, “Viajes Volaris”, “www.volaris.com.mx”, “V de Volaris”, “Volaris vive viajando”, “Volaris ponle tu nombre a un avión”, “V con todo”, “La Aerolínea Ecológica”, “El lado V de Volaris”, “Tú Decides”, “Volemos juntos”, “V Fundación”, “Volaris negocios”, “Tarifa Limpia”, “Volaris por un cielo azul”, “#CielitoLimpio”, “Volaris#CielitoLimpio”, “Con Volaris tú pones las promos”, “V. Pass”, “Volemos diferente”, “Hot Tickets”, “Pásate a modo Avión”, “Avión Ayuda Volaris”, “Con Volaris seguro vuelas barato + limpio flexible”, “Con Volaris seguro vuelas flexible”, “Con Volaris seguro vuelas barato”, “Con Volaris seguro vuelas + limpio”, “Con Volaris seguro vuelas”, “Para vivir viajando”, “To live traveling” y “Volaris cargo”.

La duración del registro de las marcas anteriormente referidas tiene fechas de vencimiento que van entre el año 2025 al 2032.

Nuestra marca más relevante es “Volaris”, ya que es con la se ofrecen y publicitan los servicios de transporte aéreo de pasajeros que prestamos.

Utilizamos productos de software bajo el amparo de diversos contratos de licencia celebrados con terceros, incluyendo los celebrados con Navitaire LLC, Jeppesen Systems AB y Juniper Technologies Corporation. 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. Las 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 y el Convenio Bilateral de Transporte Aéreo celebrado entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los EUA de fecha 18 de diciembre de 2015, mediante el cual se nos otorgó una excepción general por parte del DOT que nos permite operar cualquier ruta hacia los EUA. El Convenio de Transporte Aéreo Bilateral establece un marco jurídico para las rutas internacionales de aerolíneas mexicanas y estadounidenses entre los Estados Unidos América y México. Bajo el Convenio de Transporte Aéreo Bilateral entre EUA y México, cualquier aerolínea de México o de los EUA podrá solicitar la autorización para volar entre en 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 regulaciones relacionadas con la protección del medio ambiente, tales como la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, los Reglamentos en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental, Prevención y Control de la Contaminación de la Atmosfera y en Materia de Registro de Emisiones y Transferencia de Contaminantes, la Ley General de Cambio Climático y su Reglamento en materia del Registro Nacional de Emisiones, la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos y la Ley de Aguas Nacionales y su reglamento, normas oficiales mexicanas, tratados internacionales, convenios bilaterales y particularmente la Norma Oficial NOM-036-SCT3-2000 la cual regula los límites máximos de emisiones de ruido por aeronaves así como los requerimientos para cumplir con dichos límites. Consideramos que cumplimos con la regulación ambiental en México en todos sus aspectos relevantes.

Los procesos de: Centro de Control Operacional, Planificación de Tripulaciones, Planificación de Entrenamiento de Pilotos, Gestión de Respuesta a Emergencias, Operaciones de Carga, Monitoreo de Emisiones de Gases en la atmósfera, 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 certificadas bajo las normas ISO 9001 y 14001 Normas.

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

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 se encuentra altamente regulada por el gobierno de los EUA. Las dos principales autoridades que supervisan la transportación aérea en los EUA son el DOT, y la FAA. El DOT cuenta con jurisdicción sobre asuntos económicos que afectan la transportación aérea, tales como la competencia desleal o engañosa, la publicidad, el equipaje y la transportación de pasajeros que requieren atención especial. El DOT tiene facultad para expedir permisos los cuales son necesarios para prestar el servicio de transporte aéreo. Actualmente, contamos un permiso de transportista aéreo extranjero emitido por el DOT, el cual nos autoriza a prestar el servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, carga y correo entre México y los EUA.

La FAA es responsable de la regulación y supervisión de los asuntos relacionados con las operaciones de vuelo de las compañías aéreas, incluidos los certificados de operación aérea, la certificación y mantenimiento de aeronaves y otros asuntos relacionados con la seguridad aérea. La FAA requiere que cada aerolínea que no sea de los EUA obtenga y mantenga un certificado de operador aéreo emitido por la FAA y que cumpla con las Reglas 129 y 145 de Aviación Federal (*Federal Aviation Regulation 129 and 145*). Este certificado, en combinación con las

especificaciones de operaciones emitidas a la aerolínea por la FAA, autoriza a la aerolínea a operar en aeropuertos específicos utilizando aeronaves autorizadas por la FAA.

A la fecha del presente Reporte Anual, contábamos con certificados de aeronavegabilidad emitidos por la FAA para 42 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 Estados Unidos América 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, reglamentos y políticas 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 a los EUA también se encuentra sujeto a la supervisión de la agencia de Aduanas y Protección Fronteriza de los EUA, o CBP por sus siglas en inglés (una agencia que forma parte del Departamento de Seguridad Nacional de los EUA), así como a ciertos requerimientos relacionados con temas de migración y agricultura y a los requerimientos equivalentes de organismos gubernamentales extranjeros. Al igual que otras aerolíneas que operan rutas internacionales, de tiempo en tiempo, podemos ser sujetos de multas y sanciones impuestas por la CBP en caso de transportar carga ilegal o no declarada, tales como estupefacientes ilegales. 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 EUA 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 a la CBP y verificación de antecedentes, así como restricciones al equipaje de mano. Los fondos para la seguridad del pasajero son proporcionados en parte por un impuesto de abordaje aplicado a los boletos (carga 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 municipales de los EUA relacionados con la protección del medio ambiente y que regulan temas como las emisiones de los motores de las aeronaves, las emisiones de ruido de las aeronaves y la descarga de materiales y productos químicos, cuyas disposiciones son supervisadas por diversas agencias estatales y federales.

La ley estadounidense reconoce el derecho de los operadores de aeropuertos con asuntos especiales de ruido, para implementar procedimientos que aminoren el ruido, siempre y cuando dichos procedimientos solo lleguen a interferir de manera razonable con el comercio entre los estados y con el extranjero, así como con el sistema de transporte aéreo nacional. Estas restricciones pueden incluir la limitación de las operaciones durante el transcurso de la noche, dirigir procedimientos particulares durante el despegue y ascenso inicial de las aeronaves, y la limitación del número total de vuelos en un aeropuerto. Ninguno de los aeropuertos en los que actualmente operamos restringe el número de vuelos (excepto el aeropuerto JFK de Nueva York, el cual restringe el número de vuelos permitidos por razones de capacidad, y no por reducción de ruido) u horas de operación, aunque es posible que uno o más de dichos aeropuertos puedan implementar ciertas restricciones en el futuro con o sin previo aviso.

En 2016, México firmó la "Declaración de los líderes de América del Norte sobre el clima, la energía limpia y la Asociación Ambiental" comprometiéndose a participar en la fase piloto del Plan de Reducción y Compensación de Carbono para Aviación Internacional o CORSIA. El Consejo de OACI adoptó el Estándares y Prácticas Recomendadas, titulado "Protección Ambiental - Esquema de Reducción y Compensación de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)", del cual México es signatario. El Volumen IV del Anexo 16 entró en vigencia a partir de 22 de octubre de 2018 y era aplicable a partir del 1 de enero de 2019.

Además, en 2016 la OACI adoptó una resolución que crea el plan de CORSIA, proporcionando un marco para una medida basada en el mercado global para estabilizar las emisiones de CO2 en la aviación civil internacional (ejemplo, vuelos de aviación civil que despegan en un país y llegan a otro). CORSIA se implementará en fases, comenzando con la participación voluntaria de los miembros de la OACI durante la fase piloto (de 2021 a 2023), seguida de una primera fase (de 2024 a 2026) y una segunda fase (a partir de 2027). En la medida en que la mayoría de los países en los que operamos continúen siendo estados miembros de la OACI, en el futuro podemos vernos afectados por las regulaciones adoptadas de conformidad con el marco CORSIA. En enero de 2021, la Agencia de Protección Ambiental de EUA (*Environmental Protection Agency* "EPA" por sus siglas en inglés) concluyó los estándares de emisión de gases efecto invernadero para los nuevos motores de aeronaves diseñados para implementar los estándares de la OACI en el mismo período de tiempo contemplado por la OACI. Al igual que las normas de la OACI, las normas finales de la EPA no se aplicarían a los motores de las aeronaves en servicio. Los estándares finales han sido cuestionados por varios estados y grupos ambientales, y la administración del Presidente Biden ha anunciado planes para revisar estos estándares finales junto con otros emitidos por la administración anterior.

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

A través de nuestras filiales Vuela Aviación y Vuela El Salvador, contamos con concesiones que nos autorizan a prestar servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en Costa Rica y El Salvador.

El Certificado de Explotación de Vuela Aviación fue otorgado por el gobierno de Costa Rica el 9 de noviembre de 2016 y tiene vigencia hasta el 20 de diciembre de 2036. El Permiso de Operación de Vuela El Salvador fue otorgado por el gobierno de El Salvador el 23 de agosto de 2021, y permanece vigente hasta el 30 de mayo de 2024.

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; y que de ella se derive la declaración de estado de excepción. Además, en todos los casos, el. El gobierno salvadoreño debe indemnizarnos siguiendo los cálculos establecidos por la ley en caso de expropiación, que debe seguir un proceso administrativo sólo en el caso de expropiaciones. Bajo estas circunstancias, no podríamos continuar con nuestras operaciones normales. Además, la aplicable legislación. Sin embargo, dicha ley no es clara acerca de cómo se determina la compensación y cuándo se paga. Por tanto, es probable que aplicando las cifras antes mencionadas que modifican el libre uso de conforme a la legislación salvadoreña y a nuestra concesión, el gobierno salvadoreño puede, temporal o permanentemente, embargar nuestros activos en El Salvador, específicamente cuando se declare estado de emergencia y nuestros activos pueden incidir en el servicio aeronáutico, cuando los mismos sean declarados de utilidad pública. Un estado de emergencia podría ser declarado en el evento de desastres naturales, guerra, alteraciones graves del orden público o en caso de peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior o la economía nacional.; y que de ello se derive la declaratoria de un estado de emergencia. El gobierno salvadoreño, en todos los casos, debe indemnizarnos de acuerdo con los cálculos establecidos por 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 Ley del Mercado de Valores. 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 trece miembros.

Ley del Mercado de Valores

La Ley del Mercado de Valores 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, o la Ley del Mercado de Valores. La Ley del Mercado de Valores 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 el 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;
- amplía 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 Ley del Mercado de Valores 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, o el 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, o 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; y
- detalles relacionados con los convenios entre accionistas.

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, o SEDI, para la transmisión de la información que debe presentarse a la BMV, llamado Sistema Electrónico de Comunicación con Emisoras de Valores, o 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 la 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 Ley del Mercado de Valores 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 Ley del Mercado de Valores, 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 10.0% 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 1.0% 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 10.0% pero menos del 30.0% 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 5.0% o más adicional del capital social de la emisora o que reduzca su participación en un 5.0% 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 Ley del Mercado de Valores 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 Ley del Mercado de Valores 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 Ley del Mercado de Valores contiene disposiciones relacionadas con ofertas de adquisición y otras adquisiciones de acciones que se efectúen en México. Conforme a la Ley del Mercado de Valores, 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 Ley del Mercado de Valores, todas las ofertas públicas deben permanecer abiertas durante al menos 20 días hábiles y es requisito que las compraventas se hagan prorrata a todos los accionistas oferentes. La Ley del Mercado de Valores 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 Ley del Mercado de Valores 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 Ley del Mercado de Valores 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 cinco por ciento 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 Ley del Mercado de Valores, las emisoras deberán de tener un consejo de administración que no exceda de más de 21 (veintiuno) 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 Ley del Mercado de Valores 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 Ley del Mercado de Valores 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 Ley del Mercado de Valores 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 la solicitud y obtención de la emisora y sus ejecutivos de toda la información requerida para participar en discusiones, la obtención de información de terceros, al atender a las sesiones de consejo y al revelar información material que se encuentre en su posesión. 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 ejercicio 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 5.0% de las acciones en circulación.

Como una salvaguarda para los consejeros, las responsabilidades señaladas anteriormente no resultarán aplicables si el consejero actuó 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 Ley del Mercado de Valores, 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

Cualesquier 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 compra 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 Ley del Mercado de Valores 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 Ley del Mercado de Valores 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 de operaciones.

Al 31 de diciembre de 2022, teníamos 7,364 empleados, de los cuales 1,463 eran pilotos, 2,819 sobrecargos, 152 operadores en tierra, 1,020 personal de aeropuerto y de servicio al cliente, 847 personal de mantenimiento y 1,063 personal directivo y administrativo 5,749 de nuestros empleados 78% están afiliados al Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Similares y Conexos de la República Mexicana-STIAS y el 22% restante del personal no es sindicalizado. Volaris Opco celebró un contrato colectivo de trabajo el 15 de febrero de 2025, por un plazo de dos años para prestaciones y el 15 de febrero de 2024 por un plazo de un año para salarios. Los salarios conforme a dichos contratos colectivos de trabajo son negociados cada año, mientras que el resto de las condiciones generales son negociadas cada dos años. Creemos que contamos con una buena relación con nuestros empleados, y en ningún momento hemos tenidos huelgas o conflictos laborales.

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

Empleados	2020	2021	2022
Pilotos	907	1,453	1,463
Sobrecargos	1,824	2,690	2,819
Operadores en tierra	89	109	152
Personal de aeropuerto y servicio al cliente ⁽¹⁾	764	874	1,020
Personal de mantenimiento	353	427	847
Personal directivo y administrativo	909	1,161	1,063
Total	4,846	6,714	7,364
Empleados promedio por aeronave al final de cada periodo ⁽²⁾	54	63	60

(1) Durante los años terminados 2020,2021 y 2022, los empleados considerados agentes de tráfico fueron 581, 767 y 844, respectivamente.

(2) Los agentes de tráfico se consideran al 60% 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:

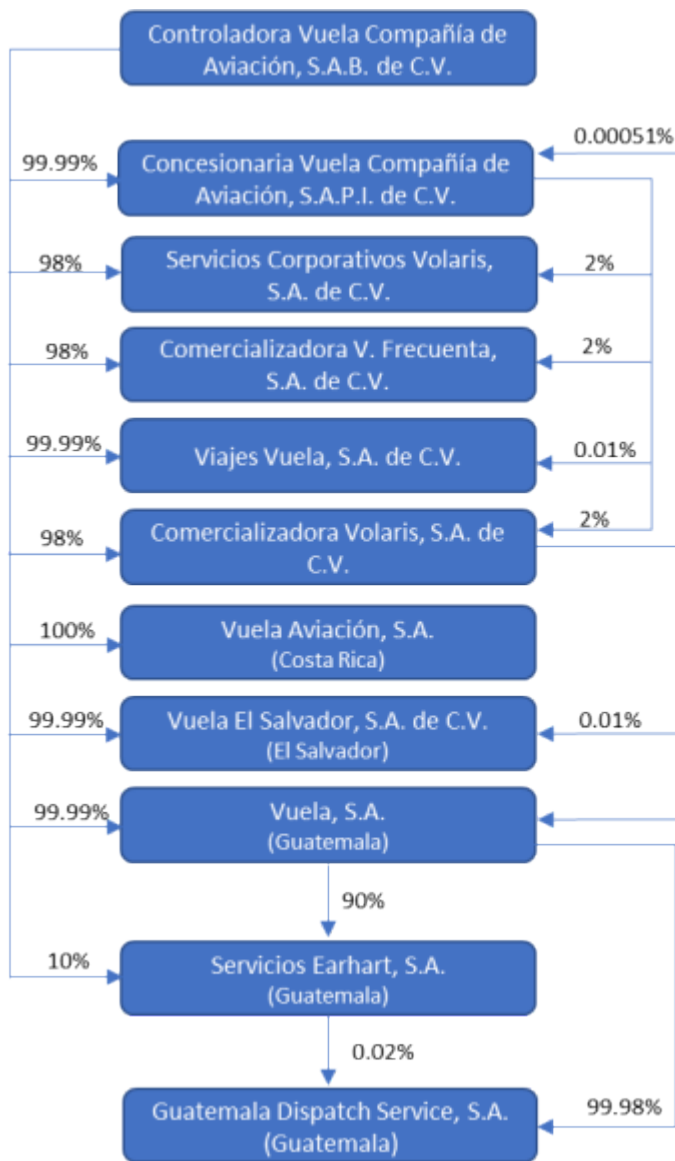
Información de mercado

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 los EUA. Comercializadora se encarga principalmente de administrar nuestra mercadotecnia, publicidad y demás asuntos comerciales. Volaris Opco 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.

En 14 de julio de 2021, Volaris Opco y Servicios Administrativos, acordaron una fusión, con Volaris Opco como la empresa que sobrevivió.

La fusión surtió todos sus efectos legales, contables y fiscales el 31 de agosto de 2021, y en las cuentas de activos, pasivos, y el capital contable de estas empresas fueron fusionadas.

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 anticipos para la compra de aeronaves.** Hemos asignado los derechos y obligaciones de nuestro acuerdo de compra con Airbus con respecto a ciertas aeronaves, incluyendo la obligación garantizada de hacer anticipos para la compra de aeronaves en virtud de dicho acuerdo, a ciertos fideicomisos mexicanos con el propósito de financiar dichos anticipos. Estos fideicomisos son los siguientes:

Nombre	Actividades	País	% de participación		
			2020	2021	2022
CIBanco, S. A, Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso 1710*	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves	México	100.00%	100.00%	100.00%
CIBanco, S. A, Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso 1711*	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves	México	100.00%	100.00%	100.00%
CIBanco, S. A, Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3855	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves	México	-	-	100.00%
CIBanco, S. A, Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3866	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves	México	-	-	100.00%
CIBanco, S. A, Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3867	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves	México	-	-	100.00%
CIBanco, S. A, Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3921	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves	México	-	-	100.00%
CIBanco, S. A, Institución de Banca Múltiple, Fideicomiso CIB/3853	Financiamiento de anticipos para compra de aeronaves	México	-	-	100.00%

*El fideicomiso terminó el 21 de enero 2023.

- Fideicomiso para la primera emisión de certificados bursátiles fiduciarios.** El 20 de junio de 2019, nuestra subsidiaria Volaris Opco emitió 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios bajo la clave de pizarra VOLARCB 19 por la cantidad de Ps.1.5 mil millones (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 Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México por un monto de hasta 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).
- Fideicomiso para la segunda emisión de certificados bursátiles fiduciarios.** El 13 de octubre de 2021, nuestra subsidiaria Volaris Opco emitió 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios bajo la clave de pizarra VOLARCB 21L por la cantidad de Ps.1.5 mil millones (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 constituido por Volaris Opco. El monto de la emisión es parte de un programa autorizado por la CNBV por una cantidad de hasta Ps.3 mil millones (EUA \$144.2 millones al 13 de octubre de 2021, con base al tipo de cambio de Ps.20.80 por EUA \$1).

Nombre	Actividad principal	País	% Participación 2022
Fideicomiso irrevocable de administración número CIB/3249 "Fideicomiso administrativo"	Fideicomiso de administración de valores respaldados por activos	México	100.00%

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

Nombre	Actividad principal	País	% Participación 2022
Fideicomiso Irrevocable de administración número F/307750 "Fideicomiso administrativo"	Administración de acciones	México	100.00%
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%

* El fideicomiso se terminó el 9 de agosto de 2022.

Plan de incentivos para ejecutivos

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 ciertos ejecutivos clave de la Compañía les fue otorgado un bono especial por un monto de Ps.10.8 millones (EUA \$797 mil con base al tipo de cambio de Ps.13.58 por EUA \$1 al 11 de noviembre de 2014) para ser utilizado en la compra de acciones de la Compañía. El plan consistió en:

1. Servicios Corporativos otorgó un bono a cada ejecutivo clave;

2. 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 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;
3. 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.
4. 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 podrá recibir los recursos de la venta de las acciones.
5. 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 2020, 2021 y 2022, las extensiones al plan de incentivos a largo plazo fueron aprobados por los accionistas y el consejo de administración de la Compañía, respectivamente. El costo total de las extensiones aprobado fue de EUA \$4.6 millones (EUA \$3.0 millones neto de retención de impuestos), EUA \$5.1 millones (EUA \$3.3 millones neto de retención de impuestos) y EUA \$5.7 millones (EUA \$3.7 millones neto de retención de impuestos), respectivamente. Bajo los términos de este plan 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 2020, 2021 y 2022, el número de acciones mantenidas por el fideicomiso administrativo asociadas con el plan de compra de acciones se presenta a continuación:

	Número de acciones Serie A
Saldo al 1 de enero de 2020	5,115,191
Compradas durante el año	3,159,763
Otorgadas durante el año	-
Ejercidas durante el año	(2,142,426)
Anuladas durante el año	(327,217)
Saldo al 31 de diciembre del 2020	5,805,311*
Compradas durante el año	1,849,417
Otorgadas durante el año	-
Ejercidas durante el año	(2,612,575)
Anuladas durante el año	(551,732)

Saldo al 31 de diciembre del 2021	4,490,421*
Compradas durante el año	4,354,473
Otrorgadas 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*

*Estas acciones han sido presentadas como acciones en tesorería en los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022 y se consideran en circulación y fueron incluidas en el cálculo de la utilidad por acción básica y diluida, debido a que los titulares tienen derecho a dividendos si hubiera y cuando se distribuyan.

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
3,084,981	Noviembre 2023
2,042,732	Noviembre 2024
1,451,501	Noviembre 2025
6,579,214	

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 2020, 2021 y 2022, el costo de compensación registrado en los estados consolidados de resultados fue de EUA \$3.5 millones, EUA \$4.4 millones y EUA \$5.1 millones, respectivamente.

Durante 2020, 2021 y 2022, 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 2020, 2021 y 2022 fueron, 327,217, 551,732 y 103,712 acciones, respectivamente.

- DASA (liquidables en efectivo)

El 6 de noviembre de 2014, la Compañía otorgó 4,315,264 DASA a ejecutivos clave de la Compañía, los cuales les dan el derecho de un pago en efectivo, siempre y cuando el empleado cumpla con la condición de servicio al final de cada aniversario, durante un periodo de 3 años. El importe total de los DASA otorgados bajo este plan en la fecha de concesión fue de Ps.10.8 millones (EUA \$796 mil al 6 de noviembre de 2014, con base al tipo de cambio de Ps.13.61 por EUA \$1).

El valor razonable de los DASA se mide en cada fecha de reporte. El plan de retención otorgado en períodos anteriores expiró en noviembre de 2020.

El costo de compensación se reconoce en el estado consolidado de resultados en el rubro de salarios y beneficios durante el período de servicio. Durante el año terminados al 31 de diciembre de 2020 la Compañía reconoció un beneficio de EUA \$0.1 millones, en el estado consolidado de resultados.

El valor razonable de estos DASA se estima en la fecha de concesión y 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 los DASA.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2022, 2021 y 2020, la Compañía no realizó un pago en efectivo a los empleados clave de la Compañía relacionados con el plan DASA.

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.133.7 millones (EUA \$10.3 millones al 27 de diciembre de 2012, con base al tipo de cambio de Ps.12.97 por EUA \$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 la 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.2.7 millones (EUA \$213 mil al 24 de diciembre de 2012, con base al tipo de cambio de Ps.12.77 por EUA \$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)	8.80
Precio de ejercicio de la acción (en pesos mexicanos)	5.31
Múltiplo de ejercicio	1.10
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.

Durante 2020, la Compañía no ejerció acciones MIP. 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.40.6 millones EUA \$(1.9) millones 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 durante el ejercicio

La tabla siguiente muestra el número de opciones de acciones y precios de ejercicio fijados durante los años 2020 y 2021:

	Número de opciones sobre acciones	Precio de ejercicio en pesos mexicanos	Total en miles de pesos mexicanos
En circulación al 1 de enero de 2020	7,653,981	Ps. 5.31	Ps. 40,668
Otorgadas durante el año	-	-	-
Canceladas durante el ejercicio	-	-	-
Ejercidas durante el ejercicio	-	-	-
En circulación al 31 de diciembre de 2020	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 extinguió 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 2020, 2021 y 2022 fue de EUA \$8.9 millones, EUA \$5.9 millones, y EUA \$1.6 millones, respectivamente. El costo de 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 2020, 2021 y 2022, la Compañía reconoció un gasto (beneficio) por EUA \$5.4 millones, EUA \$(2.9) millones y EUA \$(4.4) millones, en el estado consolidado de resultados. Durante 2020, 2021 y 2022 no fue ejercido ningún 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 2021 era de 4,589,726 de las cuales 610,848 acciones tenían un precio de Ps.32.23; 2,458,827 acciones tenían un precio de Ps.9.74; 807,255 acciones tenían un precio de Ps.16.80; 586,263 acciones tenían un precio de Ps.16.12 y 126,533 acciones tenían un precio de Ps.26.29.

El número de acciones que mantiene el fiduciario al 31 de diciembre de 2022 era de 5,945,417; 669,834 acciones tenían un precio de Ps.33.80; 610,848 acciones tenían un precio de Ps.32.23; 2,458,827 acciones tenían un precio de Ps.9.74; 807,255 acciones tenían un precio de Ps.16.80; 586,263 acciones tenían un precio de Ps.16.12 y 812,390 acciones para otorgamiento futuro.

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 que vence el 15 de julio de 2027.

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

Somos 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 2020, 2021 y 2022, estas posibles contingencias ascienden a un total de EUA \$6.0 millones, EUA \$8.0 millones EUA \$7.8 millones, 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:

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 millones 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 154,100,00 CPOs en forma de ADSs.

Al 31 de diciembre de 2022, 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 10,478 (diez mil cuatrocientas setenta y ocho) acciones ordinarias y nominativas;
- La Clase "I" Serie "B" integrada por 13,702 (trece mil setecientos dos) acciones ordinarias y nominativas;

- La Clase "II" Serie "A" integrada por 1,108,452,326 (mil ciento ocho millones cuatrocientos cincuenta y dos novecientos catorce mil trescientas veintiséis) acciones ordinarias y nominativas; y
- La Clase "II" Serie "B" integrada por 57,500,171 (cincuenta y siete millones quinientas mil ciento setenta y un) acciones ordinarias y nominativas.

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

Ninguna proporción del capital ha sido pagada en especie en los últimos 3 ejercicios.

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

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 2020, 2021 y 2022 no incrementamos dicha reserva. Al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, la reserva legal ascendía a EUA \$17,363 mil o 8.5%, 8.5% y 8.5%, 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.

[424000-N] Información financiera

Concepto	Periodo Anual Actual	Periodo Anual Anterior	Periodo Anual Previo Anterior
	USD 2022-01-01 - 2022-12-31	USD 2021-01-01 - 2021-12-31	USD 2020-01-01 - 2020-12-31
Ingresos	2,847,190,000.0	2,200,300,000.0	1,074,986,000.0
Utilidad (pérdida) bruta	2,847,190,000.0	2,200,300,000.0	1,074,986,000.0
Utilidad (pérdida) de operación	43,689,000.0	397,030,000.0	(133,518,000.0)
Utilidad (pérdida) neta	(80,224,000.0)	106,453,000.0	(191,722,000.0)
Utilidad (pérdida) por acción básica	(0.07)	0.09	(0.19)
Adquisición de propiedades y equipo	347,147,000.0	186,121,000.0	157,133,000.0
Depreciación y amortización operativa	417,929,000.0	326,400,000.0	278,515,000.0
Total de activos	4,467,653,000.0	3,984,568,000.0	3,418,223,000.0
Total de pasivos de largo plazo	2,813,176,000.0	2,419,897,000.0	2,227,061,000.0
Rotación de cuentas por cobrar	0	0	0
Rotación de cuentas por pagar	0	0	0
Rotación de inventarios	0	0	0
Total de Capital contable	234,737,000.0	313,137,000.0	140,168,000.0
Dividendos en efectivo decretados por acción	0	0	0

Descripción o explicación de la Información financiera seleccionada:

INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA

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, que se incluyen en este Reporte Anual. Estos estados financieros consolidados auditados se incluyen en otra sección de este reporte anual. A menos que se especifique lo contrario y con fines de presentación en este informe anual, todas las referencias al 31 de diciembre de 2020 se refieren a los estados financieros consolidados auditados de posición financiera al 1 de enero de 2021.

Este reporte anual incluye nuestros estados financieros consolidados auditados al 1 de enero de 2021, al 31 de diciembre de 2021 y 2022, y para cada uno de los tres años que terminaron al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, los cuales han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB por sus siglas en ingles).

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.

A partir del 1 de enero de 2022 y para todos los períodos posteriores- de reporte, y de acuerdo con lo permitido por la Norma Internacional de Contabilidad 21 "Efectos de las variaciones en las tasas de cambio de moneda extranjera" o NIC 21, y con la autorización de nuestro consejo de administración, considerando la opinión favorable del comité de auditoría y gobierno corporativo, la Compañía cambio su moneda de presentación del peso al dólar estadounidense.

El cambio de moneda de presentación se aplicó retrospectivamente. Todos los períodos presentados en nuestros estados financieros consolidados han sido modificados en dólares estadounidenses. Creemos que el cambio de moneda de presentación se realizó para reflejar con mayor precisión el desempeño financiero de la Compañía alineado al entorno económico en el que opera. La Compañía cree que el cambio en la moneda de presentación brinda comparabilidad a los inversionistas y otras partes interesadas una mayor comparabilidad de la información financiera con sus pares de la industria. El uso del dólar estadounidense como moneda de presentación también mejorará la comparación de nuestros estados financieros consolidados con los de otras entidades globales. Consulte la Nota 1 de nuestros estados financieros consolidados incluida en otra parte de este reporte anual.

A partir del 31 de diciembre de 2021, y para todos los períodos posteriores, y de acuerdo con la Norma Internacional de Contabilidad 21 "Efectos de las variaciones en las tasas de cambio de moneda extranjera" o NIC 21, y con la autorización de nuestro consejo de administración, después de considerar la opinión favorable de nuestro comité de auditoría y gobierno corporativo, determinamos que nuestra moneda funcional había cambiado del peso mexicano al dólar estadounidense.

Durante la segunda mitad de 2021, identificamos en el entorno económico principal en el que opera Volaris Opco (i) un aumento en las transacciones del mercado internacional de Volaris Opco durante 2021, (ii) cambios en la determinación de las tasas y (iii) que la mayoría de los costos representativos de Volaris Opco se determinan y denominan en dólares estadounidenses. Como resultado, evaluamos la moneda funcional de Volaris Opco de acuerdo con las disposiciones contenidas en la NIC 21 y determinamos que la moneda funcional de Volaris Opco cambió del peso mexicano al dólar estadounidense a partir del 31 de diciembre de 2021.

Además, considerando la dependencia de nuestras operaciones en Volaris Opco, nuestra administración determinó que nuestra moneda funcional también cambió del peso mexicano al dólar estadounidense a partir del 31 de diciembre de 2021.

Al 31 de diciembre de 2022, la moneda de presentación de los Estados Financieros Consolidados, incluidos los montos comparativos y las notas que los acompañan, es el dólar estadounidense. Los estados financieros consolidados se presentan como si la nueva moneda de presentación hubiera sido nuestra moneda de presentación desde siempre. Los estados financieros comparativos y sus notas relacionadas se volvieron a presentar para el cambio en la moneda de presentación aplicando la metodología establecida en la NIC 21. Para el reporte anual 2022 de la Compañía, todos los montos revelados se presentan en dólares estadounidenses, lo que puede no ser comparable con la información presentada en el reporte anual 2021 de la Compañía.

El resumen de la información de los estados consolidados de resultados para los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, así como el resumen de la información de los estados consolidados de situación financiera para los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022 se derivó de nuestros estados financieros consolidados auditados incluidos en este Reporte Anual. Nuestros resultados históricos no reflejan necesariamente los resultados que esperamos tener en el futuro.

	Al 31 de diciembre		
	2020	2021	2022
	(1)	(1)	
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS DE OPERACIONES			
Ingresos operativos:			
Ingreso pasajero:			

	Al 31 de diciembre		
	2020	2021	2022
	(1)	(1)	
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
Ingresos por tarifa	626,909	1,265,980	1,661,176
Otro ingreso de pasajeros	415,997	866,944	1,078,251
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero:			
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	41,841	76,872	92,977
Carga	9,647	11,882	14,786
Instrumentos financieros no derivados	(19,408)	(21,378)	-
	1,074,986	2,200,300	2,847,190
Otros ingresos operativos	(33,619)	(10,758)	(25,066)
Gasto de combustible, neto	321,541	609,390	1,299,254
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	195,989	296,831	379,108
Depreciación de activos por derecho de uso	236,417	269,351	320,443
Sueldos y beneficios	163,776	239,215	283,089
Gastos de arrendamiento variables de equipo de vuelo	85,957	83,373	124,532
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	86,705	96,705	124,287
Otros gastos operativos	54,413	65,858	102,585
Gastos de mantenimiento ⁽²⁾	55,227	96,256	97,783
Depreciación y amortización ⁽³⁾	42,098	57,049	97,486
	1,208,504	1,803,270	2,803,501
(Pérdida) utilidad de operación	(133,518)	397,030	43,689
Ingresos financieros	4,784	3,531	12,902
Costos financieros	(138,320)	(139,374)	(192,535)
Ganancia (pérdida) cambiaria, neta	13,601	(124,161)	3,581
(Pérdida) utilidad antes de impuestos a la utilidad	(253,453)	137,026	(132,363)
Beneficio (pérdida) por impuestos a la utilidad	61,731	(30,573)	52,139
(Pérdida) utilidad neta	(191,722)	106,453	(80,224)
Promedio ponderado de acciones en circulación:			
Básicas	1,004,964,804	1,152,256,138	1,155,029,942
Diluidas	1,021,286,357	1,165,612,152	1,165,135,294
(Pérdida) utilidad por acción:			
Básicas ⁽⁴⁾	(0.19)	0.09	(0.07)
Diluidas ⁽⁴⁾	(0.19)	0.09	(0.07)
(Pérdida) utilidad por ADS:			
Básicas ⁽⁵⁾	(1.91)	0.92	(0.69)
Diluidas ⁽⁵⁾	(1.88)	0.91	(0.69)

	Al 31 de diciembre		
	2020	2021	2022
	(1)	(1)	
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
INFORMACIÓN DE ESTADOS CONSOLIDADOS DE POSICIÓN FINANCIERA			
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido ⁽¹¹⁾	506,468	741,122	711,853
Cuentas por cobrar, neto ⁽¹¹⁾	101,630	106,084	240,126
Depósitos en garantía ⁽¹¹⁾	57,245	78,990	64,357
Total del activo circulante ^{(10) (11)}	721,968	978,980	1,066,078
Total del activo ⁽¹¹⁾	3,418,223	3,984,568	4,467,653
Total de pasivo a corto plazo ⁽¹¹⁾	1,050,994	1,251,534	1,419,740
Total de pasivo a largo plazo ⁽¹¹⁾	2,227,061	2,419,897	2,813,176
Total del pasivo ⁽¹¹⁾	3,278,055	3,671,431	4,232,916
Capital social ⁽¹¹⁾	248,278	248,278	248,278
Total del patrimonio ⁽¹¹⁾	140,168	313,137	234,737
INFORMACIÓN DE FLUJOS DE EFECTIVO			
Flujos netos de efectivo generados en actividades de operación	213,749	785,356	613,602
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(3,152)	(134,645)	(130,694)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(129,568)	(435,184)	(513,088)
INFORMACIÓN OPERATIVA ^{(6), (8)}			
Aeronaves al final del periodo	86	101	117
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	11.30	12.53	13.28
Utilización diaria promedio por aeronave (horas de vuelo)	9.73	10.77	11.29
Tipo de cambio promedio peso/EUA dólar	21.50	20.28	20.12
Tipo de cambio al final del periodo/EUA. Dólar	19.95	20.58	19.36
Estaciones	68	69	72
Despegues ⁽⁶⁾	97,819	153,913	193,050
Pasajeros volados (miles) ⁽⁶⁾	13,153	22,560	29,064
Pasajeros reservados (miles) ⁽⁶⁾	14,712	24,405	31,051
Pasajeros por milla (RPMs) (miles) ⁽⁶⁾	14,596,745	23,802,381	30,191,210
Asientos disponibles por milla (ASMs) (miles) ⁽⁶⁾	18,274,946	28,096,701	35,280,830
Factor de ocupación ⁽⁷⁾	80%	85%	86%
Promedio de ingresos por tarifa por pasajero reservado ⁽⁷⁾	43	52	54
Promedio de otros ingresos de pasajero por pasajero reservado ⁽⁶⁾⁽⁸⁾	28	36	35
Total de ingresos adicionales por pasajero reservado ⁽⁶⁾⁽⁸⁾	32	39	38
Total de ingresos operativos por ASM (TRASM)	6.0	7.9	8.1

	Al 31 de diciembre		
	2020	2021	2022
	(1)	(1)	
	(Miles de dólares estadounidenses, excepto por utilidad por acción e información operativa)		
(centavos) ⁽⁶⁾ ⁽⁸⁾			
Ingresos de pasajeros por ASMs (RASM) (centavos) ⁽⁶⁾ ⁽⁸⁾	3.4	4.5	4.7
Gastos operativos por ASMs (CASM) (centavos) ⁽⁶⁾ ⁽⁸⁾	6.7	6.4	7.9
CASM sin combustible (centavos) ⁽⁶⁾ ⁽⁸⁾	4.8	4.2	4.3
Galones de combustible consumidos (miles)	176,645	273,515	340,053
Costo promedio de combustible por galón ⁽⁸⁾	39.9	45.9	75.0
Empleados por aeronave al final del periodo ⁽¹²⁾	54	63	60

- (1) Al 1 de enero de 2022, cambiamos de moneda de presentación del peso mexicano al dólar de los Estados Unidos de América (dólar estadounidense). El cambio en la moneda de presentación fue aplicado retrospectivamente. Todos los periodos presentados en nuestros estados financieros consolidados han sido modificados al dólar estadounidense.
- (2) Incluye únicamente gastos de mantenimiento rutinario y ordinario. Ver “Comentarios y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de operación”.
- (3) 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”.
- (4) Los importes de la utilidad por acción básica y diluida se calculan dividiendo el resultado del ejercicio 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 (4) 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) Excluye instrumentos financieros no derivados.
- (9) Ver “Glosario de Términos y Definiciones” incluido en este Reporte Anual para definiciones de términos utilizados en esta tabla.
- (10) Ver detalle de otros activos circulantes en la sección: “Anexos, Estados Financieros (Dictaminados)”.
- (11) Los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2020 hacen referencia a los saldos al 1 de enero de 2021, incluidos en los estados financieros consolidados que acompañan a este documento.
- (12) Los agentes de tráfico son considerados en una base de 60% ETC (Equivalente a Tiempo Completo), ya que son empleados de tiempo parcial.

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."

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

A partir del 1 de enero de 2022 y para todos los períodos posteriores, y en cumplimiento de la Norma Internacional de Contabilidad 21 "Efectos de las variaciones en las tasas de cambio de moneda extranjera" o NIC 21, y con la autorización de nuestro consejo de administración, considerando la opinión favorable del comité de auditoría y

gobierno corporativo, determinamos que nuestra moneda de presentación había cambiado del peso mexicano al dólar estadounidense.

El cambio de moneda de presentación se aplicó retrospectivamente a partir del 1 de enero de 2020. Todos los períodos presentados en nuestros estados financieros consolidados han sido modificados en dólares estadounidenses. Creemos que el cambio de moneda de presentación refleja mejor nuestras actividades comerciales y facilitará el análisis de nuestras operaciones a una amplia gama de usuarios, incluidas agencias de calificación, analistas, inversores y acreedores. El uso del dólar estadounidense como moneda de presentación también mejorará la comparación de nuestros estados financieros consolidados con los de otras entidades globales. Consulte la Nota 1 de nuestros estados financieros consolidados incluida en otra parte de este reporte anual.

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 2022, 58% 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.

Otros ingresos por pasajero incluyen, pero no se limitan a, cargos cobrados por exceso de equipaje, reservaciones a través de nuestro centro de atención telefónica o agencias de terceros, selección de asientos anticipada, cambio de itinerario, VClub y fletamentos. Estos son reconocidos como ingreso cuando el servicio de transporte de pasajero es prestado por la Compañía o cuando el boleto no reembolsable caduque en la fecha del viaje itinerado. El 38% de nuestros ingresos operativos fueron derivados de otros ingresos por pasajero en 2022.

Otros ingresos por servicios.

Nuestros otros ingresos por servicios más importantes incluyen los relacionados con: (i) ingreso no pasajero que se describen a continuación, y (ii) servicios de carga. En 2022 generamos EUA \$107.7 millones, o 3.8% del total de nuestros ingresos operativos de otros ingresos por servicios.

Los ingresos no relacionados con los servicios de transportación aérea incluyen comisiones cobradas a terceros por la venta de reservaciones de hotel, seguros de viaje, renta de autos y espacios para anuncios de terceros. Al igual que los servicios de carga, estos son reconocidos como ingreso en la fecha en la que el servicio se provee.

Los ingresos por servicios de carga son reconocidos cuando el servicio ha sido prestado (a la entrega de la carga en su destino).

La siguiente tabla muestra cada uno de los elementos del estado consolidado de resultados para cada uno de los períodos señalados como un porcentaje de nuestro total de ingresos operativos para dicho período:

	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
Ingresos operativos:			
Ingresos pasajero:			
Ingresos tarifa	58%	58%	58%
Otros ingresos	39%	39%	38%
Otros ingresos por servicios:			
Otros ingresos por servicios	4%	3%	3%

	2020	2021	2022
adicionales			
Cargo	1%	1%	1%
Instrumentos financieros no derivados	(2)%	(1)%	0%
Total de ingresos operativos	100%	100%	100%
Otros ingresos operativos	(3)%	0%	(1)%
Gasto de combustible, neto	30%	28%	46%
Gasto de navegación, aterrizaje y despegue	18%	13%	13%
Depreciación de activos por derecho de uso	22%	12%	11%
Salarios y beneficios	15%	11%	10%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	8%	4%	4%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	8%	4%	4%
Otros gastos operativos	5%	3%	4%
Gastos de mantenimiento	5%	4%	3%
Depreciación y amortización	4%	3%	3%
Total de gastos operativos, neto	112%	82%	97%
(Pérdida) utilidad de operación	(12)%	18%	3%
Ingresos financieros	0%	0%	0%
Costos financieros	(13)%	(6)%	(7)%
Utilidad (pérdida) cambiaria, neta	1%	(6)%	0%
(Pérdida) utilidad antes de impuestos a la utilidad	(23)%	6%	(4)%
Impuesto a la utilidad	6%	(1)%	2%
(Pérdida) utilidad neta	(16)%	5%	(2)%

Ingreso pasajero.

Los ingresos por servicios de transporte aéreo de pasajeros se reconocen cuando se presta el servicio o cuando los boletos vendidos no utilizados expiran, lo que suceda primero conforme a itinerario.

Las ventas de boletos son inicialmente reconocidas en el pasivo dentro del rubro de “ventas de transportación no utilizada”. En el momento en 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 es reducida por el mismo monto. Todos los boletos de Volaris son no reembolsables y están sujetos a cambios mediante el pago de un cargo adicional. Volaris no cuenta con un programa de viajero frecuente.

Los ingresos pasajero más significativos incluyen los ingresos generados de: i) tarifa, y ii) otros ingresos adicionales pasajero. Los otros ingresos adicionales pasajero 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 e ingresos “charter”. Estos son reconocidos como ingreso cuando se presta el servicio o cuando los boletos no reembolsables expiran en la fecha del itinerario programada.

Adicionalmente, 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.

Los boletos de Código compartido pueden comprarse directamente de la página web de Volaris. La aerolínea que proporciona el transporte reconoce el ingreso cuando se presta el servicio.

La Compañía vende ciertos boletos con vuelos de conexión con uno o más segmentos operados por sus otras aerolíneas asociadas. Para los segmentos operados por sus otras aerolíneas asociadas, la Compañía ha determinado

que actúa como un agente en nombre de las otras aerolíneas, 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 basado en el prorrateo de millas aéreas de cada Compañía para cualquier segmento volado por otras aerolíneas.

Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero

Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero. Nuestros otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero más importantes incluyen ingresos generados por: (i) otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero y (ii) 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 seguros de viajero, renta de autos y espacios de publicidad para terceras partes. Estos ingresos son reconocidos en la fecha en que el servicio es prestado.

También evaluamos las consideraciones de agente - principal en relación con ciertos acuerdos de servicios no relacionados con el vuelo, prestados por terceros. No se identificaron cambios en este análisis ya que la Compañía es el agente de los servicios proporcionados por terceros.

Adicionalmente, estamos obligados a cobrar ciertos impuestos y comisiones a los pasajeros en nombre de las entidades gubernamentales y los aeropuertos, mismos que son remitidos a dichas entidades gubernamentales o a los aeropuertos correspondientes en forma periódica. Estos impuestos y comisiones 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, 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 ingresos por ventas. 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.

Gastos operativos, neto

Nuestros gastos operativos se desglosan en cada uno de los siguientes rubros:

Otros ingresos operativos. Otros ingresos operativos incluyen principalmente las ganancias de las operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de nuestras aeronaves y motores.

Gasto de combustible, neto. 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, así como pérdidas y ganancias resultantes de instrumentos financieros no derivados.

Gastos de navegación, aterrizaje y despegue. Los gastos de navegación, aterrizaje y despegue incluyen las tarifas de los aeropuertos, cargos por servicios de tierra y otras rentas, los cuales consisten en gastos fijos y variables, tales como los cargos cobrados por los aeropuertos para el uso o arrendamiento de las instalaciones, así como costos asociados con servicios en tierra que contratamos con terceros en ciertos aeropuertos. Este gasto también incluye los cargos por ruta, relacionados con los costos por utilizar el espacio aéreo del territorio de un país y cobrados con base en la distancia que se vuela en dicho espacio aéreo.

Depreciación activos por derecho de uso. Depreciación de derecho de uso de activos incluye la depreciación de todas las aeronaves y motores en arrendamiento y algunos arrendamientos de terrenos e inmuebles que califican bajo NIIF 16.

La NIIF 16 establece los principios para el reconocimiento, medición, presentación y revelación de arrendamientos y requiere a los arrendatarios contabilizar todos los arrendamientos bajo un solo modelo en el Estado de Situación Financiera, de forma similar a la contabilidad para arrendamientos financieros bajo la NIIF 17. Bajo La NIIF 16, en la fecha de inicio de un arrendamiento, el arrendatario reconocerá la obligación de hacer pagos de renta (la obligación del arrendamiento) y un activo representando el derecho de usar el activo subyacente durante el plazo del arrendamiento (el derecho de uso del activo).

Los arrendatarios están obligados a reconocer el gasto por intereses bajo la obligación del arrendamiento y el gasto por depreciación en el derecho de uso del activo. 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 derecho de uso del activo. Adicionalmente, para arrendamientos denominados en moneda extranjera distinta a la moneda que usa la Compañía 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 sueldos 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. Los gastos variables de aeronaves y motores consisten en determinar que no recuperaremos parcial o totalmente los depósitos de mantenimiento que pagamos al arrendador como depósitos de mantenimiento, por lo que registramos dichas cantidades en los resultados de operaciones como rentas adicionales de la aeronave (rentas suplementarias) a partir del momento en que hacemos la determinación del plazo remanente del arrendamiento. El gasto variable de arrendamiento de aeronaves y motores también incluye el costo estimado de retorno de nuestra flota, que en ningún caso tiene relación a los mantenimientos mayores programados. El costo del retorno se reconoce con base en una línea recta como un componente de la renta suplementaria.

Otros gastos operativos. Otros gastos operativos incluyen (i) soporte administrativo como gastos de viaje, artículos de papelería, capacitación administrativa, honorarios profesionales y todos los otros gastos administrativos y operacionales; (ii) primas y gastos relacionados con las pólizas de seguro de las aeronaves (cascos y responsabilidad civil); (iii) costos de soporte tecnológico, sistemas de comunicación, teléfonos celulares y líneas telefónicas internas y operativas, y (iv) servicios de tierra proporcionados por terceros y el costo de botanas y bebidas que se sirven a bordo de nuestros vuelos a nuestros pasajeros.

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 que 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. Estos eventos de mantenimiento mayor se realizan con base en la edad y utilización de nuestra flota.

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:

	2020	2021	2022
	(En centavos de EUA)		
Otros ingresos operativos	(0.2)	(0.0)	(0.1)
Gasto de combustible, neto	1.8	2.2	3.7
Gasto de navegación, aterrizaje y despegue	1.1	1.1	1.1
Depreciación de activos por derecho de uso	1.3	1.0	0.9
Salarios y beneficios	0.9	0.9	0.8
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	0.5	0.3	0.4
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	0.5	0.3	0.4
Gastos de mantenimiento	0.3	0.3	0.3
Otros gastos operativos	0.3	0.2	0.3
Depreciación y amortización	<u>0.2</u>	<u>0.2</u>	<u>0.3</u>
Total de gastos operativos, neto	<u>6.7</u>	<u>6.5</u>	<u>8.1</u>

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.

Impacto de COVID-19. El COVID-19 redujo drásticamente la demanda de viajes aéreos y ha causado grandes interrupciones y volatilidad en los mercados financieros mundiales. Existen otras preocupaciones amplias y continuas relacionadas con los posibles efectos de COVID-19 en el comercio internacional (incluidas las interrupciones de la cadena de suministro y los niveles de exportación), los viajes, restricciones en nuestra capacidad de acceder a nuestras instalaciones o aeronaves, requisitos para recabar datos adicionales de pasajeros, la productividad de los empleados, las enfermedades de los empleados, el aumento de los niveles de desempleo, los mercados de valores y otras actividades económicas.

Aun cuando hemos visto una recuperación gradual en los ASMs y en las rutas que operamos durante 2022, la persistente pandemia de COVID-19 es probable que continúe teniendo un impacto negativo en nuestra condición financiera y resultados de operaciones, como resultado de los siguientes indicadores:

- el resurgimiento de las tasas de infección de COVID-19 podría llevar a México y a los países en los que operamos a regresar a confinamientos totales o parciales, lo que probablemente resultaría en la disminución de la demanda de nuestros vuelos (lo que requeriría de reducciones de nuestros ASM a niveles similares de los primeros meses de la pandemia) y la tasa de utilización de las aeronaves y consecuentemente a la disminución en nuestros ingresos operativos totales e incremento en costos;

- una mayor volatilidad en los mercados de capitales internacionales podría resultar en (i) la caída de los precios de las acciones, incluido el precio de nuestras acciones y (ii) las pérdidas financieras asociadas con nuestra cartera financiera, lo que puede causar un deterioro de nuestra condición financiera o limitaciones en nuestra capacidad para cumplir con nuestros pasivos;

- si nuestros ingresos disminuyen durante una parte significativa del tiempo, es posible que tengamos menos efectivo disponible para cumplir con nuestras obligaciones en virtud de nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves y motores, y puede ser difícil obtener fuentes adicionales de financiamiento a tasas favorables; y

- incluso después de que cese la pandemia de COVID-19 existe el riesgo de que experimentaremos una disminución en la demanda en el corto y mediano plazo por un impacto económico potencial de la pandemia en la industria aérea (negocios y placer) y en nuestros clientes, así como preocupaciones de salud y seguridad de nuestros clientes en el transporte aéreo.

Conflicto persistente entre Rusia y Ucrania. La reciente 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 de ello, 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 han reaccionado negativamente, con el precio del combustible alcanzando los niveles más altos desde 2008, debido a la preocupación global del suministro de esta materia prima.

La industria aérea ha sido impactada por el precio y disponibilidad del combustible. El combustible es nuestro costo más alto, representando 46% del total de nuestros costos operativos en 2022; 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, en nuestros resultados operativos y en nuestras condiciones financieras.

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 2021 y 2022 hubiera impactado los costos operativos de la Compañía en, EUA \$2,731 miles y EUA \$3,399 miles, respectivamente.

	2021	2022
	Costos operativos	Costos operativos
	(En miles de EUA \$)	
+ EUA \$0.01 por galón	2,731	3,399
- EUA \$0.01 por galón	(2,731)	(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.

La Compañía no puede asegurar que este tema macroeconómico no tendrá un efecto adverso a nuestro desempeño financiero en un corto plazo, ya que la Compañía no puede ni controlar ni predecir el movimiento de los precios del combustible en los mercados globales. 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 el costo de la Compañía 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 de entre el 2.0% anual, durante los próximos diez años, según el Banco de México, cuyo estimado es en línea del crecimiento anual 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, lo que nos beneficia al proporcionar una base sólida de crecimiento de clientes potenciales. La inflación en México durante 2022 fue de 7.82%, según el INEGI. Pese al nivel de inflación, al 31 de diciembre de 2022, las reservas internacionales ascendían a EUA \$199.1 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. Típicamente competimos en mercados que son atendidos por las aerolíneas tradicionales y otras aerolíneas de bajo costo, y en menor medida, por mercados atendidos 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 2022, nuestro CASM, fue de EUA \$7.95 centavos, comparado con el de Azul de EUA \$11.59 centavos, Copa de EUA \$10.30 centavos, y Gol de EUA \$11.12 centavos. También tenemos menores costos que nuestros competidores de mercado que cotizan en bolsas de valores de EUA, incluyendo Alaska, con CASM de EUA \$15.76 centavos, Delta con CASM de EUA \$20.12 centavos, JetBlue con CASM de EUA \$14.67 centavos, Southwest con CASM de EUA \$15.36 centavos, Frontier de EUA \$10.62 centavos, Spirit de EUA \$11.67 centavos, Allegiant de EUA \$12.00 centavos y United con CASM de EUA \$17.19 centavos.

Nuestros competidores y la industria de aviación mexicana en general también se han visto significativamente afectada por la pandemia de COVID-19. Nuestros principales competidores en México son Grupo Aeroméxico, y VivaAerobus. A nivel internacional, competimos con Grupo Aeroméxico 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 Estados Unidos-Centroamérica nuestros principales competidores son Avianca y Delta. Para el mercado México-Sudamérica nuestros principales competidores son Grupo Aeroméxico, VivaAerobus y LATAM.

En 2022, las aerolíneas de bajo costo mexicanas (incluidos nosotros) en su conjunto tenían el 71.4% del mercado nacional según los segmentos de vuelos de pasajeros. En 2022 teníamos el 41.0% del mercado nacional lo que nos ubicaba en primer lugar, según AFAC. Al 31 de diciembre de 2022, el número de aviones comerciales en servicio en México había incrementado a 358, en comparación con 310 al 31 de diciembre de 2021, según AFAC. Este

incremento del 15% se componía principalmente de aviones de fuselaje estrecho, incluidos 64 Airbus A320, 63 Airbus A320s, 48 Boeing 737, 31 Airbus A21neo y 19 Airbus A321. El 30 de junio de 2020, Grupo Aeroméxico, nuestro mayor competidor por participación de mercado nacional e internacional en 2019, anunció que solicitó la protección de bancarota en términos del Capítulo 11 de los Estados Unidos. Grupo Aeroméxico anunció el 17 de marzo de 2022 que había concluido su proceso de reestructura. Al 31 de diciembre de 2022 los reportes de la AFAC indican que las subsidiarias de Grupo Aeroméxico, Aeroméxico y Aeroméxico Connect, tenían flotas de 102 y 42 aeronaves, respectivamente, en comparación con 79 y 42, respectivamente, al 31 de diciembre de 2021. En diciembre de 2022, Grupo Aeroméxico canceló el registro de sus acciones en la Bolsa Mexicana de Valores y en el Registro Nacional de Valores de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores. Adicionalmente, Interjet, nuestro segundo competidor más grande por participación de mercado internacional en 2019, no ha podido reanudar vuelos internacionales desde que suspendió las rutas en marzo de 2020. La flota de Interjet disminuyó casi un 100% en 2021, de 3 aeronaves al 31 de diciembre de 2020 a cero al 31 de diciembre de 2021, según información publicada por la AFAC. Interjet no ha operado ningún vuelo nacional desde diciembre de 2020. Según informes de prensa, el 10 de abril de 2023, Interjet fue declarada en quiebra en México. VivaAerobus, nuestro segundo competidor más grande por participación de mercado en 2020, ha aumentado su flota de 55 aeronaves al 31 de diciembre de 2021 a 66 al 31 de diciembre de 2022. A partir de diciembre de 2022, nuestra participación en el mercado nacional disminuyó 0.2 puntos porcentuales alcanzando un 41% y nuestra participación en el mercado internacional disminuyó 0.2 puntos porcentuales alcanzando un 10%, ambos en comparación con nuestras participaciones de mercado de diciembre 2021.

Así mismo, enfrentamos competencia nacional por parte de las alternativas de transporte terrestre, principalmente de compañías de autobuses. Los servicios ferroviarios de pasajeros en México son limitados. Existe una industria importante del autobús en México, con segmentos de pasajeros de aproximadamente 2.58 mil millones en 2021 (el último año del cual se disponen datos a la fecha de este informe anual), de los cuales aproximadamente 69.6 millones fueron segmentos de pasajeros ejecutivos, de lujo y primera clase, de acuerdo a la Secretaría de Comunicación y Transportes, 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. Creemos que un pequeño cambio de los pasajeros que viajan en autobús a pasajeros que viajen por aeronave incrementaría dramáticamente el número de pasajeros en las líneas aéreas y tendría como consecuencia que las estadísticas per cápita en México fueran más similares a aquellas de otros países en América.

Nuestros principales competidores en las rutas internacionales entre México y los EUA son Grupo Aeroméxico, Alaska, American, Delta y United. Actualmente, hemos alcanzado el 36.5% de participación en el mercado en las rutas que operamos y un 12.4% de participación considerando todas las rutas entre México y los EUA en 2022 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. En particular, en 2008, la demanda de servicios de transporte aéreo fue significativamente afectada por la grave recesión económica y por los precios récord del combustible. Creemos, sin embargo, 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.

Donald Trump tomó posesión como presidente de los EUA el 20 de enero de 2017 e implementó políticas migratorias que afectaron de manera adversa el comportamiento de viaje entre México y los EUA, especialmente los mercados de placer y VFR. El presidente Trump no fue reelegido para un segundo mandato y el 20 de enero de 2021

Joseph Biden se convirtió en el presidente de los EUA. Aunque se espera que el presidente Biden revierta muchas de las políticas migratorias del presidente Trump, no podemos asegurar el alcance en el que su administración lo llevará a cabo. Las políticas migratorias del presidente Trump impactaron de manera negativa nuestros resultados de operación durante el 2019 y 2020 y este impacto negativo se espera que continúe hasta cierta medida en 2021 y 2022, aunque la mayoría de las políticas migratorias han sido revertidas por la nueva administración en EUA.

Combustible. El combustible representa el mayor gasto operativo para la mayoría de las aerolíneas, incluyendo la nuestra. El costo de combustible fue del 27%, 34% y 46% (incluye instrumentos financieros derivados y no derivados) de nuestros gastos de operación totales en 2020, 2021 y 2022, 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. Una importante parte de nuestro combustible viene de fuentes de refinación ubicadas en México, y en EUA. En 2023 esperamos que los precios del combustible se mantengan volátiles debido a las incertidumbres relacionadas con la política y el ambiente macroeconómico.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2021 y 2022, no contratamos nuevos instrumentos financieros derivados para cubrir las posiciones de Jet Fuel.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2020, la Compañía contrató opciones asiáticas de compra de combustible US Gulf Coast Jet fuel 54 designadas para cubrir 23,967 mil galones. Dichas coberturas representaron una porción del consumo proyectado para el segundo y tercer trimestre de 2020, así como para el primer trimestre del 2021. Adicionalmente, durante el año terminado al 31 de diciembre de 2020, la Compañía designó un nocial de opciones de collares de costo cero US Gulf Coast Jet Fuel 54 designadas para cubrir 81,646 mil galones. Dichas coberturas representan una porción del consumo proyectado para el segundo trimestre y semestre de 2020 y el segundo trimestre de 2021.

Nuestro costo de combustible está referenciado 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 nuestros proveedores.

Durante el año que finalizó el 31 de diciembre de 2020, la Compañía designo un nocial de opciones asiáticas de compra de US Gulf Coast Jet Fuel 54 designadas para cubrir aproximadamente el 3% de nuestro consumo de combustible para el año 2021, y también opciones asiáticas de compra de US Gulf Coast Jet Fuel 54 para cubrir aproximadamente 3% de nuestro consumo proyectado para el 2021.

Todas las posiciones asiáticas 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 2021.

Con base en nuestro consumo anual de combustible de 2022, un aumento del 5% en el precio promedio por galón de esos precios de referencia habrían aumentado nuestro gasto de combustible para 2021 aproximadamente por EUA \$56.5 millones.

Al 31 de diciembre de 2022, compramos combustible nacional bajo el contrato de suministro y succión de combustibles de aviación de ASA y combustible internacional 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, Terpel Fuel Service. El costo y la futura disponibilidad del combustible no se puede predecir en ningún grado de certeza.

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 valor del dólar estadounidense disminuye frente al peso mexicano, nuestra demanda 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. La mayoría de los fondos excedentes se convierten en dólares. 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 2020 y 2021 nuestra posición neta de pasivos monetarios fue de EUA 1.7 mil millones y EUA \$1.6 mil millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2022 nuestra posición neta de pasivos monetarios fue de EUA \$0.2 mil millones. Como resultado de la apreciación o depreciación del peso frente al dólar en 2020, 2021 y 2022, según sea caso y nuestra posición neta de pasivos denominados en dólares, registramos una ganancia (pérdida) cambiaria neta de EUA \$13.6 millones, EUA \$(124.1) millones y EUA \$(3.6) millones, respectivamente. Con el fin de mitigar el riesgo de tipo de cambio establecimos relaciones de cobertura a través de instrumentos financieros no derivados. Véase sección: —“ *Fluctuaciones en la moneda o la devaluación y depreciación del peso podrían afectar adversamente nuestras operaciones, el Reporte Anual, la situación financiera o los resultados de las operaciones*”.

Al 31 de diciembre de 2021, como resultado del cambio de moneda funcional de peso mexicano a dólar americano, nosotros concluimos que estas estrategias de cobertura ya no serán efectivas, por lo que contabilizó la discontinuación de las actividades de cobertura. En consecuencia, la reserva de cobertura de flujo de efectivo en otros resultados integrales a la fecha del cambio es de EUA \$109 millones fue reclasificada al estado consolidado de resultados, lo que representó una pérdida dentro del rubro de (pérdida) ganancia cambiaria, neta. Véase en sección: “*Fluctuaciones en la moneda o la devaluación y depreciación del peso podrían afectar adversamente nuestras operaciones, el Reporte Anual, la situación financiera o los resultados de las operaciones*”.

Gastos de mantenimiento. Estamos obligados a llevar a cabo diferentes tareas de mantenimiento para nuestras aeronaves y motores, los cuales incluyen requerimientos significativamente importantes respecto a la mano de obra y materiales. Los requisitos de mantenimiento dependen de la edad, tipo y uso de la aeronave (duración del vuelo y frecuencia de los vuelos). Los trabajos de mantenimiento de la flota pueden implicar revisiones de mantenimiento de ciclo corto, por ejemplo, revisiones diarias, revisiones semanales, revisiones de componentes, revisiones mensuales, revisiones anuales de fuselaje, pruebas de mantenimiento y de motor periódicas, entre otros. Los costos de mantenimiento y reparación tanto para el mantenimiento rutinario como para el no rutinario se dividen en tres categorías generales:

- **Mantenimiento rutinario.** Los requerimientos de mantenimiento rutinarios (incluyendo mantenimiento en línea) consisten en revisiones programadas a las aeronaves, incluyendo inspecciones previas a los vuelos, diarias, semanales y revisiones durante las pernoctaciones de las aeronaves, diagnósticos generales y cualquier trabajo no programado, según se requiera. Este tipo de mantenimiento lo realizan nuestros mecánicos y generalmente se lleva a cabo en los principales aeropuertos en los que actualmente prestamos nuestros servicios.
- **Determinadas actividades de mantenimiento,** debido a capacidades internas limitadas o capacidad son subcontratadas a través de entidades especializadas en el mantenimiento, reparación y revisión de aeronaves. El mantenimiento de rutina también incluye tareas programadas que requieren de un hangar para ser terminadas y pueden tomar de siete a 14 días para llevarse a cabo y se requiere realizarlas aproximadamente cada 24 o 36 meses, como revisiones mensuales y revisiones C. Todos los costos de mantenimiento de rutina se registran en cuanto se incurren.
- **Mantenimiento mayor.** El mantenimiento mayor o pesado a la estructura del avión (revisiones estructurales) consiste en una serie de tareas complejas que pueden tomar de cuatro a seis semanas para llevarse a cabo y, por lo general, requieren realizarse cada seis años. El costo del mantenimiento mayor se reconoce utilizando el método de diferimiento, a través del cual los costos de mantenimiento exhaustivo y reparaciones mayores se capitalizan, cuando se incurren, como mejoras a los activos arrendados y se amortizan en el Estado

Consolidado de Resultados 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.

- Servicio a componentes. El mantenimiento mayor de los motores se proporciona de conformidad con un contrato de horas de vuelo de motor, que garantiza la restauración del rendimiento de los costos, ofrece una cobertura diversa para los motores, contribuye con el costo de daños ocasionados por objetos externos, garantiza la protección contra incrementos anuales para servicios de reparación de motores. También tenemos un contrato de cobro por hora trabajada (*power-by-hour-agreement*) para los servicios de mantenimiento de componentes, el cual garantiza la disponibilidad de la mayoría de las refacciones para las aeronaves de nuestra flota cuando se requieran y ofrece soporte para componentes de partes de aeronaves para cumplir con las condiciones de devolución establecidas en los contratos de arrendamiento de las aeronaves, sin que esto constituya un costo limitado al momento de la devolución de los equipos. El costo de mantenimiento relacionado con estos contratos se registra mensualmente en los estados consolidados de resultados.

Debido a la joven edad de nuestra flota (un promedio de 5.4 años al 31 de diciembre de 2022), los gastos de mantenimiento en 2020, 2021 y 2022 se mantuvieron relativamente bajos. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, capitalizamos eventos relevantes de mantenimiento como parte de mejoras al equipo de vuelo arrendado por un monto EUA \$32.4 millones, EUA \$85.9 millones y EUA \$138.8 millones, respectivamente. Para los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, la amortización de estos gastos diferidos de mantenimiento mayor fue de EUA \$30.5 millones, EUA \$40.7 millones y EUA \$83.1 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 2020, 2021 y 2022 los costos de mantenimiento resultaron en EUA \$55.2 millones, EUA \$96.3 millones y EUA \$97.8 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 \$194.0 millones y EUA \$131.1 millones, respectivamente, en el año 2023.

Obligaciones de depósitos de mantenimiento. Los términos de algunos contratos de arrendamiento nos obligan a pagar depósitos de mantenimiento por anticipado a los arrendadores, como garantía para la realización de los trabajos de mantenimiento mayor, lo que nos lleva a registrar depósitos de mantenimiento pagados por anticipado, los cuales se reconocen en el estado consolidado de posición financiera. Como resultado de lo anterior, los costos en efectivo de los eventos de mantenimiento mayor son pagados con anticipación a su reconocimiento en el estado consolidado de resultados. Ver “Análisis de Otras Políticas Contables y Estimaciones – Depósitos de mantenimiento”.

Período de refuerzo de nuevas rutas. Durante el año 2020 abrimos 13 nuevas rutas, seis en 2021 y 25 más en 2022. 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 1 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. Los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores 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, que en la mayoría de los casos 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 se puedan estimar de manera confiable. Estos costos de devolución se reconocen en línea recta como un componente de los gastos de renta variable y la provisión se incluye como parte de otros pasivos, a través del plazo restante del arrendamiento. Estimamos la provisión relacionada con el fuselaje, el mantenimiento del motor y las piezas de vida limitada utilizando ciertos supuestos, incluido el uso proyectado de la aeronave y los costos esperados de las tareas de mantenimiento que se realizarán. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, la Compañía realizó un gasto como renta variable EUA \$66.0 millones, EUA \$55.7 millones y EUA \$58.7 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. Algunos de nuestros contratos de arrendamiento establecen la obligación de pagar al arrendador, por anticipado y como garantía para la realización de trabajos de mantenimiento mayor, depósitos de mantenimiento o rentas suplementarias. Los depósitos de mantenimiento permanecen en poder del arrendador como garantía en efectivo. Los contratos de arrendamiento establecen que los depósitos de mantenimiento son reembolsables o directamente pagaderos al proveedor de mantenimiento una vez que se haya realizado el trabajo de mantenimiento, en una cantidad igual a la que resulte menor de (i) el monto total de reserva de mantenimiento retenida por el arrendador relacionada al evento de mantenimiento específico o (ii) un monto igual al costo del evento de mantenimiento específico. Substancialmente, todos estos pagos de depósitos de mantenimiento son calculados con base en una medida de utilización, tal como horas de vuelo o ciclos de operación, y se utilizan únicamente para garantizar al arrendador la realización del mantenimiento de la aeronave y los motores. Durante los años terminados el 31 de 2020, 2021 y 2022 pagamos EUA \$35.2 millones, EUA \$78.7 millones y EUA \$63.8 millones, respectivamente por concepto de depósitos de mantenimiento, neto de reembolsos, a nuestros arrendadores.

Al inicio del arrendamiento y a la fecha de cada estado consolidado de posición financiera, evaluamos si los pagos por depósitos de mantenimiento que se requieren conforme a los contratos de arrendamiento se encuentran sustancial y contractualmente relacionados al mantenimiento del activo arrendado. Los pagos por depósitos de mantenimiento que se encuentren sustancial y contractualmente relacionados con el mantenimiento de los activos arrendados se contabilizan como depósitos de mantenimiento. Los depósitos de mantenimiento que se espera sean recuperados de los arrendadores, se reflejan como depósitos de garantía en el estado consolidado de posición financiera.

La porción de los depósitos de mantenimiento pagados por anticipado que sirven para garantizar los próximos eventos de mantenimiento mayor, y que se estiman poco probables de recuperación, se refieren principalmente al diferencial entre dichos depósitos de mantenimiento y el costo estimado del siguiente evento de mantenimiento mayor, se reconoce como renta suplementaria.

Así, cualquier exceso de depósito requerido sobre el costo esperado del evento de mantenimiento mayor es reconocido como renta suplementaria a partir del periodo en el que se determina. Cuando es probable que no recuperemos dichos depósitos, estos son considerados como renta suplementaria. Registramos rentas suplementarias por un monto de EUA \$20.1 millones, EUA \$38.2 millones y EUA \$48.2 millones durante 2020, 2021 y 2022, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, pagamos por anticipados depósitos de mantenimiento por un monto de EUA \$397.1 millones, EUA \$425.4 millones y EUA \$441.1 millones, respectivamente, en nuestros estados consolidados de posición financiera. Hemos concluido que dichos depósitos de mantenimiento pueden ser recuperables, ya que no existe diferencial entre los pagos de reservas de mantenimiento, y el costo esperado del siguiente evento de mantenimiento mayor relacionado, que las reservas garantizan.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020, la Compañía no extendió el plazo de los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2021, la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de aeronaves y motores, mediante contratos de arrendamiento de quince aeronaves y tres motores.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2022, agregamos 18 nuevos aviones netos a nuestra flota. 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 de ajuste de mantenimiento a los arrendadores al final del período del contrato. Este ajuste 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. Utilizando este método, el costo de mantenimiento mayor es capitalizado, cuando se incurre, y amortizado en el Estado Consolidado de Resultados como un componente de depreciación y amortización hasta el siguiente evento mayor de mantenimiento o el plazo remanente del arrendamiento, lo que ocurra primero. El siguiente evento mayor de mantenimiento es estimado con base en ciertos supuestos, que incluyen, el uso estimado de las aeronaves. Los intervalos de mantenimiento requeridos por la FAA en los EUA y la AFAC en México y la renovación de ciertos componentes, según sea sugerido por el fabricante. Estos supuestos pueden cambiar con base en cambios en la utilización de la aeronave, cambios en regulaciones gubernamentales y cambios en los intervalos sugeridos de mantenimiento. Adicionalmente, estos supuestos pueden verse afectados por incidentes 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 2020, 2021 y 2022, capitalizamos costos de eventos de mantenimiento mayor por un monto de EUA \$32.4 millones, EUA \$85.9 millones y EUA \$138.8 millones, respectivamente, y reconocimos gastos de amortización por un monto de EUA \$30.5 millones, EUA \$40.7 millones y EUA \$83.1 millones, respectivamente. La amortización de los gastos de mantenimiento diferidos está incluida en los gastos de depreciación y amortización en nuestro estado consolidado de resultados. Si la amortización de gastos de mantenimiento mayor hubiera sido clasificada como gasto de mantenimiento, los costos totales de mantenimiento hubieran ascendido a EUA \$87.9 millones, EUA \$137.0 millones y EUA \$180.9 millones, por los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, respectivamente.

En agosto de 2012, celebramos un contrato de soporte global con Lufthansa Technik AG (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. El costo de este acuerdo de soporte global es aplicado mensualmente a nuestros resultados de operaciones. 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 están siendo amortizadas mediante el método de línea recta sobre una base prospectiva durante la vigencia del contrato.

Durante 2020, 2021 y 2022, amortizamos un beneficio correspondiente a las notas de crédito antes mencionadas por un monto de EUA \$0.2 millones, EUA \$0.2 millones y EUA \$0.7 millones, respectivamente, que fue reconocido en el estado consolidado de resultados como una reducción de costos de mantenimiento.

Valor Razonable: El valor razonable de nuestros activos financieros y obligaciones financieras registradas en nuestros estados financieros consolidados de posición financiera, no puede derivarse de mercados activos. El valor razonable es determinado usando técnicas de valuación incluyendo el descuento de modelos de flujos de efectivo. Los valores de estos modelos son tomados de mercados observables; sin embargo, cuando no es posible, se requiere de juicios de valor para establecer valores justos. Los juicios de valor incluyen la consideración de valores tales como riesgos de liquidez, riesgos crediticios y volatilidad esperada. Los cambios en los supuestos en relación con dichos factores pueden afectar el valor justo reportado de los instrumentos financieros.

Ganancias y pérdidas en operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso. Celebramos transacciones 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 y el arrendador en forma simultánea acepta celebrar contratos de arrendamiento con nosotros, sobre los mismos equipos.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, vendimos y arrendamos en vía de regreso aeronaves y motores a terceros, generando una ganancia de EUA \$32.7 millones, EUA \$9.7 millones y EUA \$21.2 millones, respectivamente, la cual fue registrada en el rubro de otros ingresos de operación en el estado consolidado de resultados.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2011, se celebraron transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves y motores de repuesto, que resultaron en una pérdida de EUA \$1.5 millones. Esta pérdida fue diferida en los estados consolidados de situación financiera y se amortiza durante el plazo del arrendamiento contractual. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2021, amortizamos una pérdida de EUA \$0.1 millones y EUA \$0.1 millones, respectivamente, como gasto adicional por alquiler de aeronaves. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2022 la compañía no reconoció pérdida amortizada.

Operaciones liquidadas mediante participación en nuestro capital social.

Las operaciones liquidadas mediante la participación en nuestro capital social son valuadas a valor de mercado en la fecha en que son otorgadas condicionalmente a los empleados. Las operaciones liquidadas mediante capital incluyen un plan de incentivos a largo plazo compuesto de: (i) un plan de incentivos para nuestros ejecutivos; (ii) plan de incentivos a largo plazo de acciones liquidadas mediante participación en nuestro capital social; y (iii) un plan de incentivos para miembros del Consejo de Administración.

(i) Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía

Ciertos ejecutivos clave recibieron beneficios adicionales a través de un Plan de incentivos para ejecutivos, que se clasificó como una operación liquidada mediante participación en nuestro capital social. A la fecha de otorgamiento, el valor razonable de la transacción es fijo y no se ajusta por cambios posteriores en el valor razonable de instrumentos de capital. El costo total del plan de incentivos para ejecutivos fue de Ps.2.7 millones (EUA \$213 mil con base al tipo de cambio de Ps.12.77 por EUA \$1 al 24 de diciembre de 2012). Esta cantidad se desembolsó durante el periodo de suscripción, el cual comenzó de manera retroactiva con la consumación de nuestra oferta pública inicial y terminó el 31 de diciembre de 2015.

Los factores considerados en el modelo de valuación del plan de incentivos para ejecutivos incluyeron una volatilidad estimada de los rendimientos históricos de las acciones ordinarias de empresas comparables y otras aportaciones obtenidas de fuentes independientes y observables, tales como Bloomberg. El valor razonable del precio de las acciones se determinó utilizando el método de valuación con enfoque de mercado, bajo las siguientes premisas:

	2012*
Rentabilidad por dividendo (%)	0.00
Volatilidad (%)	37.00
Tasa de interés libre de riesgo (%)	5.96
Vigencia esperada de las opciones sobre acciones (años)	8.80
Precio de las acciones para ejercicio (en pesos mexicanos)	5.31
Múltiplo para ejercicio	1.10
Valor de mercado en la fecha de otorgamiento	1.73

* El 24 de diciembre de 2012 se define como la fecha de concesión.

En el momento en que el plan de incentivos para ejecutivos fue valuado y al día de hoy, no tenemos previsto pagar un dividendo, por lo que la rentabilidad por dividendo se fijó en cero.

La volatilidad se determinó con base en el promedio histórico de volatilidades. Estas volatilidades se calcularon conforme a una base de datos, con históricos de hasta 18 meses, de rendimientos de las acciones de compañías aéreas que cotizan en bolsa de Estados Unidos y Latinoamérica. La volatilidad esperada refleja la suposición consistente en que la volatilidad histórica de las compañías comparables es un indicador de las tendencias de futuro, que puede no ser necesariamente el resultado real.

La tasa de interés libre de riesgo es la tasa de interés interbancaria en México, expresada de forma continua, de acuerdo con el plazo correspondiente.

La vigencia esperada de las opciones sobre acciones proviene del modelo de valuación, y representa el tiempo promedio que se espera que la opción permanezca vigente, suponiendo que el empleado a quien se le otorgó la opción no deje de serlo durante el periodo de consolidación.

El plan de incentivos para ejecutivos expresamente incorpora las expectativas del comportamiento de los empleados para el ejercicio anticipado de las opciones por parte de los mismos. En este sentido, el ejercicio anticipado ocurre cuando el precio de las acciones es un cierto múltiplo M del precio de ejercicio. El múltiplo para el ejercicio M, igual a 1.1x, supone que el ejercicio de las opciones por parte de los empleados puede ocurrir cuando los precios de las acciones han alcanzado un valor igual a 1.1x veces el precio de ejercicio, es decir, un 10% por encima del precio de ejercicio.

Durante 2020, los empleados clave que participaron en el plan de incentivos para ejecutivos no ejercieron acciones Serie A. Por lo tanto, los empleados clave no pagaron ningún monto al Fideicomiso de Administración correspondiente a las acciones ejercidas.

Durante 2021, los empleados clave ejercieron 7,653,981 acciones Serie A. Como resultado, los empleados clave pagaron al Fideicomiso de Administración Ps.40.7 millones (EUA \$1.98 millones), correspondientes a las acciones ejercidas. Después de esto, nosotros recibimos 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.

Al 31 de diciembre de 2020 y 2021, las acciones mantenidas en el Fideicomiso para satisfacer las opciones de la Administración fueron consideradas acciones en tesorería. Al 31 de diciembre de 2020, había 7,653,981 opciones de acciones pendientes de ejercer. Al 31 de diciembre de 2021, todas las opciones fueron otorgadas. 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.

Movimientos durante el año

La siguiente tabla muestra el número de opciones de acciones y los precios de ejercicio fijados durante el año 2021.

	Número de opciones sobre acciones	Precio de ejercicio en pesos mexicanos	Total en miles de 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. -

(ii) Plan de incentivos a largo plazo (*liquidado en capital*)

En noviembre de 2014, establecimos un plan de incentivos a largo plazo liquidado con acciones mediante el cual a ciertos ejecutivos clave de la Compañía les fue otorgado un bono especial por un monto de Ps.10.8 millones (EUA \$797 mil con base al tipo de cambio de Ps.13.58 por EUA \$1 al 11 de noviembre de 2014) para ser utilizado en la compra de nuestras acciones. El 21 de abril de 2016, en la asamblea general ordinaria anual de accionistas de la Sociedad se aprobó una modificación al referido plan. Los principales componentes son:

- (i) Servicios Corporativos otorgó un bono a cada ejecutivo clave;
- (ii) 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 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 podrá 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. El objetivo del fideicomiso administrativo es, administrar las acciones otorgadas a cada ejecutivo clave con base en las instrucciones del Comité Técnico de fideicomiso.

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.

El costo total de este plan es 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). Esta valuación es el resultado de multiplicar el número total de nuestras acciones Serie A depositadas en el fideicomiso de administración y el precio por acción, más el saldo en efectivo depositado en el fideicomiso de administración. Este importe se contabilizó como gasto a lo largo del periodo de adquisición de derechos, que comenzó el 11 de noviembre de 2014 y finalizó en noviembre de 2019.

En noviembre de 2020, 2021 y 2022, las extensiones al plan de incentivos a largo plazo fueron aprobados respectivamente por los accionistas y el consejo de administración de la Compañía, respectivamente. El costo total de las extensiones aprobado fue de EUA \$4.6 millones (EUA \$3.0 millones neto de retención de impuestos), EUA \$5.1 millones (EUA \$3.3 millones neto de retención de impuestos) y de EUA \$5.7 millones (EUA \$3.7 millones neto de retención de impuestos), respectivamente. Bajo los términos de este plan 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.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022 el costo de las transacciones por pagos basados en acciones (Plan de incentivos a largo plazo de la Compañía) fue de EUA \$3.5 millones, EUA \$4.4 millones y EUA \$5.1 millones, respectivamente.

Movimientos durante el año

La siguiente tabla muestra el número de acciones asociadas con nuestro plan de incentivos a largo plazo durante el año:

	Número de Acciones A
Saldo al 1 de enero de 2020	5,115,191
Compradas durante el año	3,159,763
Otorgadas durante el año	-
Ejercidas durante el año	(2,142,426)
Anuladas durante el año	(327,217)
Saldo al 31 de diciembre del 2020	5,805,311*
Compradas durante el año	1,849,417
Otorgadas durante el año	-
Ejercidas durante el año	(2,612,575)
Anuladas durante el año	(551,732)
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 de 2022	6,579,214*

*Estas acciones han sido presentadas como acciones en tesorería en el estado consolidado de situación financiera durante 2020, 2021 y 2022, todas se consideran en circulación a efectos de las ganancias por acción básica y diluida, debido a que los accionistas tienen derecho a dividendos si se distribuyen y cuando se distribuyan.

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	Período de concesión
3,084,981	Noviembre 2023
2,042,732	Noviembre 2024
1,451,501	Noviembre 2025
6,579,214	

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2022 ciertos ejecutivos clave dejaron la Compañía; por lo tanto, las condiciones de otorgamiento no fueron cumplidas. De conformidad con el plan Servicios Corporativos tiene derecho a recibir los recursos de la venta de dichas acciones. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022 las acciones anuladas fueron 327,217, 551,732 y 103,712, respectivamente.

(iii) Plan de incentivos para miembros del Consejo de Administración (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 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.9.74, Ps.32.23 y Ps.33.80 por los años terminados en 2020, 2021 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 y por lo tanto, ellos tienen el derecho a solicitar la entrega de esas acciones en el momento en el que pagan por ellas.

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 CI Banco, S.A., Institución de Banco Múltiple como fiduciario. El número de acciones mantenidas al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, disponibles para ser ejercidas es de, 5,233,693, 4,589,726 y 5,945,417 respectivamente y se están incluidas como acciones de tesorería.

Operaciones liquidadas mediante efectivo.

Este plan incluye un plan de apreciación sobre el valor de nuestras acciones ("SARs" por sus siglas en inglés). Nuestras operaciones liquidadas mediante efectivo incluyen planes de retención a largo plazo que consisten en: (a) incentivo para ejecutivos MIP II y (b) incentivo a largo plazo liquidado en efectivo.

Planes de retención a largo plazo

(a) Incentivo para ejecutivos 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 concesión 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 valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022 fue EUA \$8.9 millones, EUA \$5.9 millones y EUA \$1.6 millones, respectivamente. El costo de compensación se reconoce en el estado consolidado de resultados del rubro de sueldos y beneficios durante el período de servicios requerido. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, la Compañía registró un gasto (beneficio) de EUA \$5.4 millones, EUA \$(2.9) millones, y EUA \$(4.3) millones, respectivamente. Durante 2020, 2021 y 2022 no fue ejercido ningún DASA.

(b) Plan de incentivos a largo plazo (liquidable en efectivo)

Durante 2010, adoptamos un plan de retención a largo plazo, el propósito del cual es retener a los empleados clave en la organización, pagando incentivos dependiendo del desempeño de la Compañía. Los incentivos bajo este plan se pagaron en tres cuotas anuales, siguiendo las disposiciones para otros beneficios a largo plazo según la (“NIC 19”) “Beneficios a los empleados”. Durante 2014, este plan fue estructurado como un plan de incentivos a largo plazo, el cual consiste en un plan de incentivos a largo plazo (liquidable con instrumentos de capital) y un plan de inventivos a largo plazo (liquidable en efectivo).

El 6 de noviembre de 2014, otorgamos 4,315,264 DASA a ejecutivos clave, los cuales les dan el derecho de un pago en efectivo, siempre y cuando el empleado cumpla con la condición de servicio al final de cada aniversario, durante un periodo de tres años. El importe total de los derechos de apreciación otorgados bajo este plan en la fecha de concesión fue de Ps.10.8 millones (EUA \$796 mil con tipo de cambio al 6 de noviembre 2014 de Ps.13.61 a EUA \$1).

Bajo las extensiones del plan de incentivos de largo plazo, no se otorgaron número de DASA a ninguno de nuestros ejecutivos clave por los años terminados 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, respectivamente.

El valor razonable se estima a la fecha de concesión y a cada fechad de reporte utilizando el modelo de valuación de opciones Black-Scholes, el cual considera los términos y condiciones en que se otorgaron los DASA. El monto del pago en efectivo se determina considerando el incremento en el precio entre la fecha de concesión y la fecha de liquidación.

El valor razonable de los DASA se mide a la fecha de cada reporte. El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA otorgados al 31 de diciembre de 2019 fue de Ps.1.9 millones (EUA \$101 mil con tipo de cambio al 31 de diciembre 2019 de Ps.18.84 a EUA \$1).

Instrumentos financieros derivados e instrumentos financieros no derivados y tratamiento contable de las coberturas

Instrumentos financieros derivados y contabilidad de cobertura. Mitigamos ciertos riesgos financieros, tales como la volatilidad en el precio del combustible de las aeronaves, cambios adversos en las tasas de interés y fluctuaciones en los tipos de cambio mediante una política de administración de riesgos controlados que incluye la utilización de instrumentos financieros derivados. Los instrumentos financieros derivados son registrados 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 2022, 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 2020, 2021 y 2022 representó el 27%, el 34% y el 46% (incluye instrumentos financieros derivados y no derivados) de nuestros gastos operativos, respectivamente. Para administrar el riesgo relativo al precio del combustible para aeronaves, periódicamente celebramos instrumentos financieros derivados.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2022, la Compañía no contrató posiciones de cobertura para el Jet Fuel.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2020, la Compañía contrato opciones asiáticas de compra de combustible US Gulf Coast Jet fuel 54 designadas para cubrir 23,967 mil galones. Dichas coberturas representaron una porción del consumo proyectado para el 2T20, 3T20 y 1T21. Además, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020, la Compañía designo un nocial de opciones de collares de costo cero US Gulf Coast Jet Fuel 54 designadas para cubrir 81,646 mil galones. Dichas coberturas representan una porción del consumo proyectado para el segundo trimestre y semestre de 2020 y el segundo trimestre de 2021.

Nuestro costo de combustible está referenciado 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 nuestros proveedores.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2021 y 2022, no entramos en instrumentos financieros derivados para cubrir nuestra exposición de combustible. Durante el año finalizado el 31 de diciembre de 2020, se designaron opciones asiáticas de collares de costo cero para el US Gulf Coast Jet Fuel 54 para cubrir aproximadamente el 3% de nuestro consumo de combustible de 2021, así como opciones asiáticas de compra de US Gulf Coast Jet Fuel 54 para cubrir aproximadamente el 3% del consumo proyectado de combustible para 2021

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 de la opción. Además, como se requiere en el párrafo 6.5.15, dado que el valor externo (valor temporal) de las opciones de compra de Jet fuel 54 Asian está relacionado con un "elemento cubierto relacionado con una transacción", es necesario separarlo y contabilizarlo como un "costo de cobertura" en otros resultados integrales u 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 NIIF9. La partida cubierta (US Gulf Coast Jet Fuel 54) de las opciones de contratadas por la Compañía 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 se trata de un activo no financiero, su reconocimiento inicial no genera un ajuste contable en los inventarios de la Compañía. 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 IFRS 9.6.5.15, B6.5.29 (a), B6.5.34 (a) y B6.5.39). A partir de enero de 2015, la Compañía comenzó 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.

Todas las opciones asiáticas 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 2021.

Al 31 de diciembre de 2020, el valor razonable de nuestras opciones asiáticas de collares de costo cero para el US Gulf Coast Jet Fuel 54 fue una pérdida de EUA \$0.5 millones, y éstas se presentaron como parte de los rubros de activos y pasivos financieros en nuestros estados financieros consolidados.

Durante los años finalizados el 31 de diciembre de 2020 y 2021, el costo neto de estas opciones reciclado a nuestro costo de combustible fue de EUA \$0.9 millones y EUA \$0.6 millones, respectivamente.

Durante el año que termino el 31 de diciembre de 2021 y 2022, no hubo flujo de efectivo para reciclar la posición de collares de costo cero.

Al 31 de diciembre de 2019, el monto del beneficio de cobertura fue de EUA \$ 6.6 millones, y se recicló al costo de combustible en 2021, ya que estas opciones vencieron mensualmente y el combustible para aviones fue consumido. El costo de cobertura derivado de los cambios en el valor extrínseco de la posición de cobertura de combustible al 31 de diciembre de 2020, reconocido en otro resultado integral, fue EUA \$1.1 millones. Durante el año finalizado el 31 de diciembre de 2021, todos los instrumentos financieros derivados fueron efectivos.

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2021, no hubo costo de cobertura ya que todas las posiciones de derivados vencieron durante el 2T21

- (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 peso). 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 dólar. Para mitigar este riesgo, podemos utilizar instrumentos financieros derivados de tipo de cambio e instrumentos financieros no derivados.

Durante el año de terminado el 31 de diciembre de 2020 y 2021, la Compañía no contrató instrumentos financieros derivados.

Nuestra exposición al tipo de cambio al 31 de diciembre de 2020 y 2021 era una posición neta de pasivos de EUA \$1.7 mil millones y EUA \$1.6 mil millones, respectivamente. Nuestra exposición al tipo de cambio al 31 de diciembre de 2022 era una posición neta de pasivos de EUA \$0.2 mil millones.

- (iii) 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.

De acuerdo con el modelo contable de CFE la porción efectiva de los cambios en el valor razonable del instrumento de cobertura es reconocida en el ORI, mientras que la porción no efectiva es reconocida en las utilidades del período. La cobertura del flujo de efectivo se ajusta entre el menor a la ganancia o la pérdida acumulada en el instrumento de cobertura y el cambio acumulado en el valor razonable de la partida cubierta.

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía registró la parte inefectiva de EUA \$19.1 millones, con respecto a los instrumentos financieros derivados.

Las utilidades o pérdidas realizadas de los instrumentos financieros derivados y no derivados que califican como CFE son reconocidas en la misma línea en que se registra la partida cubierta en el estado consolidado de resultados. –“Fluctuación en la moneda o la devaluación y depreciación del peso podrían afectar adversamente nuestras operaciones, el Reporte Anual, la situación financiera o los resultados de las operaciones”.

Al 31 de diciembre de 2021, como resultado del cambio de moneda funcional de peso mexicano a dólar americano, nosotros concluimos que estas estrategias de cobertura ya no serán efectivas, por lo que contabilizó la discontinuación de las actividades de cobertura. En consecuencia, la reserva de cobertura de flujo de efectivo en otros resultados integrales a la fecha del cambio es de EUA \$109 millones fue reclasificada al estado de resultados, lo que representó una pérdida dentro del rubro de (pérdida) ganancia cambiaria, neta. Véase en sección: “Fluctuaciones en la moneda o la devaluación y depreciación del peso podrían afectar adversamente nuestras operaciones, el Reporte Anual, la situación financiera o los resultados de las operaciones”.

- (iv) 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 del 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 2020 teníamos contratos de cobertura de tasa de interés con un monto nominal de Ps.1.5 mil millones (EUA \$75.2 millones, con base al tipo de cambio de Ps.19.94 por EUA \$1 al 31 de diciembre de 2020) y un valor razonable de EUA \$16 mil. Al 31 de diciembre de 2021 teníamos contratos de cobertura de tasa de interés con un monto nominal de Ps.2.75 mil millones (EUA \$133.6 millones, con base al tipo de cambio de Ps.20.58 por EUA \$1 al 31 de diciembre de 2021) y un valor razonable de EUA \$1.4 millones. Al 31 de diciembre de 2022 teníamos contratos de cobertura de tasa de interés con un monto nominal de Ps.2.25 mil millones (EUA \$116.2 millones, con base al tipo de cambio de Ps.19.36 por EUA \$1 al 31 de diciembre de 2022) y un valor razonable de EUA \$1.6 millones. Estos instrumentos se presentan como parte de los activos financieros en el estado consolidado de situación financiera.

Los resultados se ven afectados por fluctuaciones en las tasas del mercado de referencia debido al impacto de dichos cambios sobre los montos pagados bajo los contratos de arrendamiento

operacionales calculados con base a la tasa *London Interbank Offered Rate* (“LIBOR”) y al Secured Overnight Financing Rate (“SOFR”).

Para la sustitución de la tasa LIBOR en dólares estadounidenses por el Secured Overnight Financing Rate (“SOFR”), la compañía está tomando las medidas necesarias para adoptar las nuevas tasas de referencia. Aunque se planeó suspender la tasa LIBOR en dólares estadounidenses para fines de 2021, 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 había comenzado a consultar sobre su intención de detener la publicación de ciertos LIBOR en dólares estadounidenses después de junio de 2023. A principios de 2022 tal como lo anunció la FCA, la publicación para la tasa LIBOR en dólares estadounidenses del panel de bancos cesará a mediados de 2023. Al 31 de diciembre de 2022, todos los préstamos en dólares estadounidenses están referenciados a SOFR. Los préstamos contratados durante 2022 fueron referenciados a SOFR.

Utiliza instrumentos financieros derivados para reducir su exposición a fluctuaciones en las tasas de mercado y estos instrumentos 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.

Durante julio 2019, el Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249, cuyo fideicomitente es la Compañía, ingresó un límite para mitigar el riesgo debido al aumento de 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 el “cap” al 10% sobre la tasa de referencia para la vida del CEBUR (VOLARCB19) y tiene el mismo programa de amortización. Por lo tanto, los flujos de efectivo del CEBUR (VOLARCB19) coinciden perfectamente con el instrumento de cobertura.

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.

Además, durante noviembre 2021 el fideicomiso ingresó un límite para mitigar el riesgo debido al aumento de la tasa de interés en los pagos de cupones de CEBUR (VOLARCB21L). La referencia de cupones de tasa flotante que se refiere a TIIE 28 están limitada bajo el “cap” al 10% sobre la tasa de referencia para la vida del CEBUR (VOLARCB21L) y tiene el mismo programa de amortización. Por lo tanto, los flujos de efectivo del CEBUR (VOLARCB21L) coinciden perfectamente con el instrumento de cobertura.

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.

Al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, los contratos de cobertura vigentes de la Compañía en forma de cobertura de tasa de interés con un monto notional de Ps.1.5 mil millones (EUA \$75.2 millones, con base al tipo de cambio de Ps.19.94 por EUA \$1 al 31 de diciembre de 2020) y un valor razonable de \$16 mil, Ps.2.75 mil millones (EUA \$133.6 millones, con base al tipo de cambio de Ps.20.58 por EUA \$1 al 31 de diciembre de 2021) y un valor razonable de EUA \$1.4 millones y Ps.2.25 mil millones (EUA \$116.2 millones, con base al tipo de cambio de Ps.19.36 por EUA \$1 al 31 de diciembre de 2022) y un

valor razonable de EUA \$1.6 millones, respectivamente, y 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:

	<u>Dentro de un año</u>	<u>Uno a cinco años</u>	<u>Total</u>
Préstamos que devengan intereses			
Anticipos para la compra de aeronaves	EUA\$ 62,209	EUA\$ 75,698	EUA\$ 137,907
Certificado Bursátiles Fiduciarios respaldada por Activos	30,128	86,082	116,210
Líneas de capital de trabajo	<u>18,077</u>	<u>-</u>	<u>18,077</u>
Total	EUA\$ 110,414	EUA\$ 161,780	EUA\$ 272,194

Impuesto diferido. Contabilizamos el impuesto sobre la renta utilizando el método de pasivos. Los impuestos diferidos se registran sobre la base de las diferencias entre la base de los estados financieros consolidados y la base impositiva de los activos y pasivos y de pérdidas y créditos fiscales disponibles 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, consideramos 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 2020, 2021 y 2022, tuvimos pérdidas fiscales de ejercicios anteriores por las cantidades de EUA \$97.3 millones, EUA \$16.3 millones y EUA \$127.9 millones, respectivamente. Estas pérdidas se encuentran relacionadas con nuestras operaciones y las operaciones de nuestras subsidiarias sobre una base independiente, las cuales conforme a la Ley del Impuesto sobre la Renta podrán ser compensadas contra el ingreso gravable generado en los siguientes años en cada país y no podrán ser utilizadas para compensar el ingreso gravable en otros lugares en nuestro grupo consolidado. Durante el año terminado al 31 de diciembre 2020 no se utilizaron pérdidas fiscales pendientes de amortizar. Durante el año terminado al 31 de diciembre 2021 y 2022, utilizamos pérdidas fiscales por EUA \$94.5 millones y EUA \$4.0 millones, respectivamente.

Impuestos de Centroamérica (Guatemala, Costa Rica y El Salvador)

De conformidad con la Ley del Impuesto sobre la Renta de Guatemala (GITL), bajo el régimen de beneficios de actividades mercantiles, las pérdidas fiscales no se pueden compensar contra las utilidades fiscales futuras. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, generamos una pérdida de fiscal de EUA \$0.09 millones, EUA \$0.03 millones y de EUA \$0.01 millones, respectivamente.

De acuerdo con la Ley de Impuesto Sobre la Renta de Costa Rica (LISRCR), los impuestos se basan en los ingresos netos obtenidos del tráfico cuyo origen o destino es Costa Rica y las pérdidas fiscales netas pueden compensar la renta imponible en un plazo de tres años. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2021, obtuvimos pérdidas fiscales netas de EUA \$2.8 millones y EUA \$5.9 millones, respectivamente, los cuales no han sido reconocidos como activos por impuestos diferidos. Por el año terminado el 31 de diciembre de 2022 nuestra subsidiaria en Costa Rica generó una utilidad fiscal neta de EUA \$3.9 millones.

De acuerdo con la Ley del Impuesto sobre la Renta de El Salvador (ESITL), bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, pérdidas operativas netas no pueden compensar los ingresos gravables en años anteriores o futuros. Para los años finalizados el 31 de diciembre de 2020 y 2021, la Compañía obtuvo una pérdida operativa neta de EUA \$0.8 millones y EUA \$2.6 millones, respectivamente. Por el año terminado al 31 de diciembre de 2022, nuestra subsidiaria en El Salvador generó una utilidad fiscal neta de EUA \$17.1 millones.

Deterioro de activos de larga duración. El valor en libros del equipo de vuelo, mobiliario y equipo y activos por derecho de uso es revisado para determinar si existen indicios de deterioro cuando eventos o cambios en circunstancias indican que el valor en libros podría no ser recuperable. Las pérdidas acumuladas por deterioro se muestran como una reducción en el valor en libros de equipo de vuelo, mobiliario y equipo y activos por derecho de uso.

Registramos los cargos por deterioro de activos de larga duración utilizados en nuestras operaciones cuando eventos y circunstancias indican que los activos pueden verse deteriorados o cuando el valor en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su valor recuperable, el cual es el mayor entre su valor de mercado menos el costo de venta y su valor de uso.

El cálculo del valor de uso se basa en un modelo de flujo de efectivo descontado, en el que se utilizan nuestras proyecciones sobre los resultados de operaciones para el futuro cercano. El importe recuperable de activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la preparación de proyecciones y a la tasa de descuento utilizada en el cálculo.

Para los años terminados 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, no se registraron cargos por deterioro relacionados con nuestros activos de larga duración.

Estimación para pérdidas crediticias. Se constituye una reserva para pérdidas crediticias cuando existen 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 2020, 2021 y 2022, la estimación para pérdidas crediticias fue de EUA \$0.6 millones, EUA \$0.8 millones y EUA \$1.7 millones, respectivamente.

Resultados de la operación:

Resultados de Operaciones

Ingresos operativos

2021 comparado con 2022

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2021	2022	Variación	
Ingresos operativos	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por % y la información operativa)			
Ingreso pasajero:				
Ingreso por tarifa	1,265,980	1,661,176	395,196	31.2%
Otro ingreso de pasajeros	866,944	1,078,251	211,307	24.4%

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2021	2022	Variación	
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero:				
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	76,872	92,977	16,105	21.0%
Carga	11,882	14,786	2,904	24.4%
Instrumentos financieros no derivados	(21,378)	-	21,378	n/a
Total ingresos operativos	2,200,300	2,847,190	646,890	29.4%
Información operativa				
Capacidad (en miles de ASMs)	28,096,701	35,280,830	7,184,129	25.6%
Factor de ocupación reservado	85%	86%	1 pp	
Pasajeros reservados (en miles)	24,405	31,051	6,646	27.2%
Tarifa promedio por pasajero reservado	53	54	1	1.9%
Ingresos promedio derivados de otros pasajeros reservados	36	35	(1)	(2.8)%
Promedio total de otros ingresos por pasajero reservado	39	38	(1)	(2.6)%
Ingresos de pasajeros por milla (RPMs) (miles)	23,802,381	30,191,210	6,388,829	26.8%

Ingreso por tarifa. El incremento en 31.2% en el ingreso por tarifa en 2022 se debió principalmente al crecimiento en nuestra capacidad de ASM en un 25.6% como resultado de la recuperación de la demanda de los pasajeros en nuestros mercados, así como a nuestra disciplinada estrategia de crecimiento. Además, nuestros pasajeros reservados aumentaron un 27.2% y nuestro ingreso promedio por pasajero reservado aumentó un 1.9% comparado con 2021.

Otro ingreso de pasajeros. El incremento de 24.4% en el otro ingreso de pasajeros en 2022 se debió principalmente a un mayor volumen de pasajeros que optaron por comprar servicios adicionales como resultado de un incremento sustancial en la demanda de los clientes en comparación con 2021.

Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros. El incremento de 21.0% en otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros en 2022 se debió principalmente a los mayores ingresos por otros servicios, como espacios publicitarios a terceros y seguros de viaje por incentivos aeroportuarios en comparación con 2021.

Carga. El incremento de 24.4% en los ingresos de carga en 2022 se debió principalmente a un mayor volumen de operaciones de carga comparado con 2021.

2020 comparado con 2021

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2020	2021	Variación	
Ingresos operativos	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por % y la información operativa)			
Ingreso pasajero:				
Ingreso por tarifa	626,909	1,265,980	639,071	101.9%
Otro ingreso de pasajeros	415,997	866,944	450,947	108.4%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero:				
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	41,841	76,872	35,031	83.7%

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2020	2021	Variación	
Carga	9,647	11,882	2,235	23.2%
Instrumentos financieros no derivados	(19,408)	(21,378)	(1,970)	10.2%
Total ingresos operativos	1,074,986	2,200,300	1,125,314	104.7%
Información operativa				
Capacidad (en miles de ASMs)	18,274,946	28,096,701	9,821,755	53.7%
Factor de ocupación reservado	80%	85%	5pp	
Pasajeros reservados (en miles)	14,712	24,405	9,639	65.9%
Tarifa promedio por pasajero reservado	44	53	9	20.5%
Ingresos promedio derivados de otros pasajeros reservados	28	36	8	28.6%
Promedio total de otros ingresos por pasajero reservado	32	39	7	21.9%
Ingresos de pasajeros por milla (RPMs) (miles)	14,596,745	23,802,381	9,205,636	63.1%

Ingreso por tarifa. El incremento del 101.9% en el ingreso por tarifa en 2021 se debió principalmente al crecimiento en nuestra capacidad de ASM en un 53.7% como resultado de la recuperación de la demanda de los pasajeros en nuestros mercados, así como a nuestra disciplinada estrategia de crecimiento. Además, nuestros pasajeros reservados aumentaron un 65.9 % y nuestro ingreso promedio por pasajero reservado aumentó un 20.5% comparado con 2020.

Otro ingreso de pasajeros. El incremento del 108.4% en el otro ingreso de pasajeros en 2021 se debió principalmente a un mayor volumen de pasajeros que optaron por comprar servicios adicionales como resultado de un incremento sustancial en la demanda de los clientes.

Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros. El incremento de 83.7% en otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros en 2021 se debió principalmente a los mayores ingresos por otros servicios, como espacios publicitarios a terceros y seguros de viaje por incentivos aeroportuarios en comparación con 2020.

Carga. El incremento de 23.2% en los ingresos de carga en 2021 se debió principalmente a un mayor volumen de operaciones de carga comparado con 2020.

Gastos de operación, neto

2021 comparado con 2022

Por los años terminados el 31 de diciembre de

	2021	2022	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Otros ingresos operativos	(10,758)	(25,066)	(14,308)	133.0%
Gastos de combustible, neto	609,390	1,299,254	689,864	113.2%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	296,831	379,108	82,277	27.7%
Depreciación de activos por derecho de uso	269,351	320,443	51,092	19.0%
Salarios y beneficios	239,215	283,089	43,874	18.3%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	83,373	124,532	41,159	49.4%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	96,705	124,287	27,582	28.5%
Otros gastos operativos	65,858	102,585	36,727	55.8%
Gastos de mantenimiento	96,256	97,783	1,527	1.6%
Depreciación y amortización	57,049	97,486	40,437	70.9%
Total gastos operativos, neto	1,803,270	2,803,501	1,000,231	55.5%

Los gastos operativos totales, netos incrementaron 55.5% en 2022 principalmente como resultado del crecimiento de las operaciones y otros factores que se describen a continuación.

Otros ingresos operativos. Los otros ingresos operativos incrementaron EUA \$14.3 millones o 133.0% en 2022, principalmente, debido a mayores operaciones por venta y arrendamiento en vía de regreso registradas durante 2022 en comparación con 2021.

Gastos de combustible, neto. El incremento del 113.2% en el gasto de combustible se debió principalmente a un incremento de 67.9% en el costo promedio de combustible por galón y un aumento del 24.3% en el consumo de galones de combustible en comparación con 2021.

Durante 2022, no contratamos instrumentos financieros derivados para cubrir las opciones de compra asiáticas de US Gulf Coast Jet Fuel 54 Asian y las opciones collar de costo cero de US Gulf Coast Jet Fuel 54. Además, no hubo costo de cobertura durante 2022, ya que todas las posiciones de derivados vencieron en el segundo trimestre de 2021.

Gastos de aterrizaje, despegue y navegación. El incremento del 27.7% en los gastos de aterrizaje, despegue y navegación en 2022 se debió principalmente a un incremento en nuestros vuelos de 25.4% y un incremento en el número de aeropuertos en los que operamos durante el año en comparación con 2021.

Depreciación de activos por derecho de uso. El aumento de 19.0% en la depreciación de los activos por derecho de uso en 2022 se debió principalmente a un aumento en el tamaño de nuestra flota ya que incorporamos 18 nuevas aeronaves y dos motores de repuesto a nuestra flota.

Salarios y Beneficios. El incremento de 18.3% en salarios y beneficios en 2022 se debió principalmente a un incremento de 9.6% en el número total de empleados, una mayor compensación variable de nuestra fuerza laboral debido a una mayor operación y el aumento de salarios anuales en comparación de 2021.

Gastos de ventas, marketing y distribución. El aumento del 28.5% se debió principalmente a mayores gastos de marketing y distribución incurridos para incrementar nuestros ingresos operativos en comparación con 2021.

Gastos de mantenimiento. El aumento de 1.6% en los gastos de mantenimiento se debió al aumento en nuestras actividades de mantenimiento ordinario reconocidos durante 2022.

Gastos de arrendamiento variables de aeronaves y motores. El aumento del 49.4% en los gastos variables de aeronaves y motores en 2022 se debió principalmente a un mayor gasto de devolución, como resultado de la edad de nuestra flota y de las rentas suplementarias reconocidas en comparación con 2021.

Otros gastos operacionales. El aumento de 55.8% en otros gastos operativos en 2022 se debió principalmente al incremento en gastos administrativos y soporte operacional y gastos de tecnología y comunicación en comparación con 2021.

Depreciación y amortización. El aumento de 70.9% en depreciación y amortización en 2022 se debió principalmente a un incremento en la amortización de los eventos de mantenimiento mayor asociados con la antigüedad de nuestra flota. El gasto de los eventos de mantenimiento mayor se contabiliza bajo el método de diferimiento. Registramos la amortización de mejoras a bienes arrendados de mantenimiento mayor por EUA \$40.7 millones y EUA \$83.1 millones en 2021 y 2022, respectivamente.

2020 comparado con 2021

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2020	2021	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Otros ingresos operativos	(33,619)	(10,758)	22,861	(68.0)%
Gastos de combustible, neto	321,541	609,390	287,849	89.5%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	195,989	296,831	100,842	51.5%
Depreciación de activos por derecho de uso	236,417	269,351	32,934	13.9%
Salarios y beneficios	163,776	239,215	75,439	46.1%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	86,705	96,705	10,000	11.5%
Gastos de mantenimiento	55,227	96,256	41,029	74.3%
Gastos de arrendamiento variables de equipo de vuelo	85,957	83,373	(2,584)	(3.0)%
Otros gastos operativos	54,413	65,858	11,445	21.0%
Depreciación y amortización	42,098	57,049	14,951	35.5%
Total gastos operativos, neto	1,208,504	1,803,270	594,766	49.2%

Otros ingresos operativos. La disminución de EUA \$22.9 o del 68.0% de los otros ingresos operativos se debió, principalmente, a menores operaciones por venta y arrendamiento en vía de regreso en comparación con 2020.

Gastos de combustible, neto. El incremento del 89.5% en el gasto de combustible se debió principalmente a un incremento de 15.0% en el costo promedio de combustible por galón y un aumento de 54.8% en el consumo de galones de combustible comparado con 2020.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2021, la Compañía no contrató instrumentos financieros derivados para cubrir las opciones de compra asiáticas de US Gulf Coast Jet Fuel 54 Asian y las opciones collar de costo cero de US Gulf Coast Jet Fuel 54. Además, para el año terminado el 31 de diciembre de 2021, no hubo costo de cobertura ya que todas las posiciones de derivados vencieron durante todo el segundo trimestre de 2021.

Gastos de aterrizaje, despegue y navegación. El incremento del 51.5% en los gastos de aterrizaje, despegue y navegación en 2021 se debió principalmente a un incremento en nuestros vuelos de 57.3% y un incremento en el número de aeropuertos en los que operamos comparado con 2020.

Depreciación de activos por derecho de uso. El aumento de 13.9% en la depreciación de los activos por derecho de uso en 2021 se debió principalmente a un aumento en el tamaño de nuestra flota al incorporar 15 nuevas aeronaves y 2 motores de repuesto a nuestra flota.

Salarios y Beneficios. El incremento de 46.1% en salarios y beneficios en 2021 se debió principalmente a un incremento de 38.5% en el número total de empleados, una mayor compensación variable de nuestra fuerza laboral debido a una mayor operación registrada durante 2021 y el aumento anual de salarios en comparación con 2020.

Gastos de ventas, marketing y distribución. El aumento del 11.5% se debió principalmente a mayores gastos de marketing y distribución incurridos para incrementar nuestros ingresos operativos comparado con 2020.

Gastos de mantenimiento. El aumento de 74.3% en los gastos de mantenimiento en 2021 fue impulsado por un aumento en nuestras actividades de mantenimiento como resultado de la antigüedad de nuestra flota.

Gastos de arrendamiento variables de aeronaves y motores. La disminución del 3.0% en los gastos variables de aeronaves y motores en 2021 se debió principalmente a menores rentas suplementarias en comparación con 2020.

Otros gastos operacionales. El aumento de 21.0% en otros gastos operativos en 2021 fue principalmente el resultado de un aumento en los gastos administrativos y soporte operacional y otros gastos de tecnología y comunicaciones en comparación con 2020.

Depreciación y amortización. El aumento de 35.5% en depreciación y amortización en 2021 se debió principalmente a una mayor amortización de eventos de mantenimiento mayor asociados con la antigüedad de nuestra flota. El gasto de los eventos de mantenimiento mayor se contabiliza bajo el método de diferimiento. Durante 2020 y 2021, registramos la amortización de mejoras a bienes arrendados de mantenimiento mayor por EUA \$30.6 millones y EUA \$40.7 millones, respectivamente.

Resultados operativos

2021 comparado con 2022

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2021	2022	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Resultados operativos				
Total ingresos operativos	2,200,300	2,847,190	646,890	29.4%
Total gastos operativos, neto	1,803,270	2,803,501	1,000,231	55.5%
Utilidad de operación	397,030	43,689	(353,341)	(88.9)%

Utilidad de operación. Como resultado de los factores descritos anteriormente, nuestra utilidad de operación disminuyó de EUA \$397.0 millones en 2021 a EUA \$43.7 millones en 2022.

2020 comparado con 2021

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2020	2021	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Resultados operativos				
Total ingresos operativos	1,074,986	2,200,300	1,125,314	104.7%
Total gastos operativos, neto	1,208,504	1,803,270	594,766	49.2%
(Pérdida) utilidad de operación	(133,518)	397,030	530,548	n/a

Utilidad (pérdida) de operación. Como resultado de los factores descritos anteriormente, nuestra utilidad de operación fue de EUA \$397.0 millones en 2021, en comparación con nuestra pérdida de operación de EUA \$133.5 millones en 2020.

Resultados financieros**2021 comparado con 2022**

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2021	2022	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Resultados financieros				
Ingresos financieros	3,531	12,902	9,371	265.4%
Costos financieros	(139,374)	(192,535)	(53,161)	38.1%
(Pérdida) ganancia cambiaria, neta	(124,161)	3,581	127,742	n/a
Total resultados financieros	(260,004)	(176,052)	83,952	(32.3)%

Total Resultados Financieros. El decremento del 32.3% en nuestra pérdida financiera total en 2022 se debió principalmente a la disminución de nuestro efecto cambiario en comparación con 2021.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2021, como resultado del cambio de moneda funcional del peso mexicano al dólar estadounidense Volaris Opco concluyó que sus estrategias de cobertura (instrumentos financieros no derivados) dejaron de ser efectivas, por lo que la Compañía contabilizó la terminación de las actividades de cobertura las cuales representaron una pérdida de EUA \$109 millones dentro del rubro de (pérdida) ganancia cambiaria, neta.

2020 comparado con 2021

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2020	2021	Variación	
	(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)			
Resultados financieros				
Ingresos financieros	4,784	3,531	(1,253)	(26.2%)
Costos financieros	(138,320)	(139,374)	(1,054)	0.8%
Ganancia (pérdida) cambiaria, neta	13,601	(124,161)	(137,762)	n/a
Total resultados financieros	(119,935)	(260,004)	(140,069)	116.8%

Total Resultados Financieros. El aumento de más del 116.8% en nuestra pérdida financiera total en 2021 se debió principalmente al efecto de la pérdida, derivado de la terminación de los instrumentos financieros no derivados por EUA \$109 millones.

Impuesto sobre la utilidad y utilidad neta

2021 comparado con 2022

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2021	2022	Variación	
(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)				
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	137,026	(132,363)	(269,389)	n/a
(Gasto) beneficio por Impuestos a la utilidad	(30,573)	52,139	82,712	n/a
Utilidad (pérdida) utilidad neta	106,453	(80,224)	(186,677)	n/a

La Compañía registró un beneficio (gasto) de impuesto a la utilidad de EUA \$ (30.5) millones y EUA \$ 52.1 millones, respectivamente, por los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2022. El beneficio de impuesto a la utilidad en 2022, en comparación con el gasto en 2021, resulta principalmente por la pérdida antes de impuesto sobre la renta por el año terminado al 31 de diciembre de 2022, al incremento acelerado en los precios del combustible, incremento en los efectos de inflación para efectos fiscales, incluyendo la inflación en las pérdidas fiscales, mobiliario, equipo e intangibles, así como la diferencia en ganancia (pérdida) cambiaria para efectos fiscales como resultado de la diferencia en moneda funcional comparada con 2021.

La Compañía amortizó EUA S \$ 94.5 millones y EUA \$ 4.0 millones de pérdidas fiscales por amortizar por los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2022. La tasa efectiva durante 2021 y 2022 fue de 22.3% y 39.4%, respectivamente.

2020 comparado con 2021

	Por los años terminados el 31 de diciembre de			
	2020	2021	Variación	
(En miles de dólares estadounidenses, excepto por %)				
(Pérdida) utilidad antes de impuestos a la utilidad	(253,453)	137,026	390,479	n/a
Beneficio (gasto) por Impuestos a la utilidad	61,731	(30,573)	(92,304)	n/a
(Pérdida) utilidad neta	(191,722)	106,453	298,175	n/a

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2021, registramos un beneficio (gasto) por impuestos de EUA \$61.7 millones y EUA \$(30.6) millones, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2021, nuestras pérdidas fiscales por amortizar ascendieron a EUA \$16.3 millones (EUA \$97.3 millones al 31 de diciembre de 2020).

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2021, utilizamos EUA \$94.5 millones de pérdidas fiscales por amortizar. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020, no utilizamos ninguna pérdida fiscal por amortizar. La tasa impositiva efectiva durante 2020 y 2021 fue de 24.4% y 22.3%, respectivamente.

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		
	2020	2021	2022
	(Miles de dólares estadounidenses)		
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	213,749	785,356	613,602
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(3,152)	(134,645)	(130,694)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	(129,568)	(435,184)	(513,088)

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 revolventes con bancos comerciales. Obtuvimos compromisos de financiamiento para los pagos anticipados respecto a todas las aeronaves que serán entregadas hasta el año 2025.

Nuestro efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido disminuyó EUA \$29.3 millones, de EUA \$741.1 millones al 31 de diciembre de 2021 a EUA \$711.8 millones al 31 de diciembre de 2022. Al 31 de diciembre de 2022 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de EUA \$859.1 millones, de las cuales EUA \$701.2 millones se relacionaron con deuda financiera (EUA \$390.3 millones no han sido dispuestos) y EUA \$157.9 millones se relacionaron con cartas de crédito (EUA \$16.1 millones no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2021 teníamos disponibles líneas de crédito por la cantidad de EUA \$483.4 millones, de las cuales EUA \$338.5 millones correspondían al financiamiento de la deuda (EUA \$9.7 millones no han sido dispuestos) y EUA \$144.9 millones correspondían a cartas de crédito (EUA \$23.2 millones no han sido dispuestos).

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 2022, 94% de nuestro efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo se encontraban denominadas en dólares estadounidenses y el 6% se encontraban denominadas en pesos. 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 sumaron EUA \$785.3 millones y EUA \$613.6 millones en 2021 y 2022, respectivamente. Nuestros flujos de efectivo operativos netos disminuyeron

principalmente debido a la pérdida antes de impuestos reconocido durante 2022, parcialmente compensado por un mayor flujo de efectivo operativo relacionado con el ingreso de la transportación no volada y las cuentas por cobrar.

Los flujos de efectivo netos generados por las actividades operativas totalizaron EUA \$213.7 millones y EUA \$785.3 millones en 2020 y 2021, respectivamente. Nuestros flujos de efectivo operativos netos incrementaron principalmente debido a un incremento en la utilidad antes de impuestos y a otros flujos de efectivo operativos reconocidos durante 2021.

Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión. Durante 2022, el flujo neto de efectivo utilizado en actividades de inversión totalizó a EUA \$130.7 millones, los cuales consistieron principalmente en adquisiciones de partes rotables, mobiliario y equipo por un total de EUA \$347.1 millones, como sigue: i) adquisiciones de partes rotables y costos de mantenimiento mayor por EUA \$180.5 millones, y ii) pagos anticipados de aeronaves por EUA \$166.6 millones. Adicionalmente, adquirimos activos intangibles por EUA \$6.8 millones. Estas adquisiciones fueron parcialmente compensadas por reembolsos de pagos previos a la entrega por EUA \$221.3 millones y otros ingresos por EUA \$1.9 millones.

Durante 2021, el flujo neto de efectivo utilizado en actividades de inversión totalizó a EUA \$134.6 millones, los cuales consistieron principalmente en adquisiciones de partes rotables, mobiliario y equipo por un total de EUA \$186.2 millones, y está integrado como sigue: i) adquisiciones de partes rotables y costos de mantenimiento mayor por EUA \$130.5 millones, y ii) pagos anticipados de aeronaves por EUA \$55.7 millones. Adicionalmente, adquirimos activos intangibles por EUA \$10.1 millones. Estas adquisiciones fueron parcialmente compensadas por reembolsos de pagos previos a la entrega por EUA \$43.8 millones y otros ingresos por EUA \$17.9 millones.

Durante 2020, el flujo neto de efectivo utilizado en actividades de inversión totalizó a EUA \$3.1 millones; que consistieron principalmente en adquisiciones de partes rotables, mobiliario y equipo EUA \$157.1 millones incluye i) adquisiciones de partes rotables y costos de mantenimiento mayor por EUA \$55.4 millones, y ii) pagos anticipados de aeronaves por EUA \$101.7 millones. Adicionalmente, adquirimos activos intangibles por EUA \$5.8 millones. Estas adquisiciones fueron parcialmente compensadas por reembolsos de pagos previos a la entrega por EUA \$79.6 millones y otros ingresos por EUA \$80.2 millones.

Flujos netos de efectivo generados por actividades de financiamiento. Durante 2022, el flujo neto de efectivo generado por actividades de financiamiento sumó la cantidad de EUA \$513.0 millones, y consistió principalmente en las obligaciones por pagos de arrendamiento de EUA \$449.0 millones (renta de aeronaves y motores de repuesto), pagos de deuda financiera de EUA \$196.6 millones, pagos de gastos de intereses por EUA \$17.6 millones, compra de acciones propias por EUA \$5.2 millones; los cuales fueron parcialmente compensados por recursos provenientes de los ingresos de la deuda financiera (capital de trabajo bajo) respaldada por activos (CEBUR) de EUA \$17.5 millones y los recursos de nuestra deuda financiera por EUA \$137.9 millones relacionados con nuestra línea de crédito revolvente con Banco Santander y Bancomext.

Durante 2021, el flujo neto de efectivo generado por actividades de financiamiento sumó la cantidad de EUA \$435.1 millones, y consistió principalmente en las obligaciones por pagos de arrendamiento de EUA \$459.0 millones (renta de aeronaves y motores de repuesto), pagos de deuda financiera por EUA \$76.9 millones, pagos de gastos de intereses por EUA \$15.3 millones y compra de acciones propias por EUA \$4.4 millones; los cuales fueron parcialmente compensados por recursos provenientes de los ingresos de la deuda financiera del capital de trabajo respaldada por activos (CEBUR) de EUA \$74.0 millones y los recursos de nuestra deuda financiera por EUA \$43.6 millones relacionados con nuestra línea de crédito revolvente con Santander y Bancomext e ingresos por opciones sobre acciones ejercidas por EUA \$2.9 millones.

Durante 2020, el flujo neto de efectivo generado por actividades de financiamiento sumó la cantidad de EUA \$129.5 millones, y consistió principalmente en las obligaciones por pagos de arrendamiento de EUA \$284.4 millones (renta de aeronaves y motores de repuesto), pagos de deuda financiera por EUA \$99.6 millones, pagos de gastos de intereses por EUA \$13.6 millones, compra de acciones propias por EUA \$4.5 millones, los cuales fueron parcialmente

compensados por recursos de nuestra oferta pública por EUA \$164.4 millones, y los recursos de nuestra deuda financiero por EUA \$108.2 millones.

Contratos de Crédito

La línea de crédito revolvente con Banco Santander México y Bancomext, de fecha 27 de julio de 2011, modificada el 1 de agosto de 2013, el 28 de febrero de 2014 y 27 de noviembre de 2014, bajo la cual somos garantes, cuya tasa es variable, proporciona financiamiento de los pagos anticipados para la compra de diecinueve aeronaves Airbus A320. El 25 de agosto de 2015 celebramos un convenio modificatorio adicional a dicho contrato para financiar los pagos anticipados de entrega de ocho aeronaves adicionales Airbus A320. El 30 de noviembre de 2016 celebramos un convenio modificatorio adicional a dicho contrato para financiar los pagos anticipados de entrega de 22 aeronaves Airbus A320 bajo nuestro contrato de compraventa con Airbus. En diciembre de 2017, formalizamos una mejora adicional para extender el plazo del acuerdo de préstamo hasta noviembre de 2021. En noviembre de 2018, celebramos un convenio modificatorio para extender el plazo del contrato de crédito hasta mayo de 2022. Finalmente, formalizamos en una mejora adicional a este contrato de crédito en octubre de 2020, para extender el plazo hasta octubre de 2022.

El monto total principal de esta línea de crédito revolvente es de hasta EUA \$183.0 millones, de los cuales EUA \$103.7 millones es proporcionada por Banco Santander México y EUA \$79.3 millones por Bancomext. Este crédito revolvente devenga una tasa de interés anual a tasa LIBOR más 260 puntos porcentuales. La fecha de vencimiento fue el 31 de octubre de 2022.

Otra línea de crédito revolvente con Santander y Bancomext con fecha del 8 de junio de 2022, bajo la cual somos obligado solidario brinda el financiamiento de pagos de los anticipos para la compra de 13 aeronaves de la familia A320. Esta línea de crédito revolvente vence el 8 de junio de 2027 y devenga una tasa de interés anual a tasa SOFR a tres meses más 298 puntos porcentuales. Esta línea de crédito revolvente puede limitar nuestra capacidad para declarar y pagar dividendos en caso de no cumplir con los términos de pago.

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 \$77.5 millones al 31 de diciembre de 2022, con base al tipo de cambio de Ps.19.36 por EUA \$1) a través de un Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 constituido por Volaris Opco. El monto emitido es parte un programa aprobado por la CNBV por una cantidad de has Ps.3.0 mil millones (EUA \$155.0 millones al 31 de diciembre de 2022, con base al tipo de cambio de Ps.19.36 por EUA \$1).

Tiene 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 \$12.9 millones, EUA \$25.8 millones, EUA \$25.8 millones y EUA \$12.9 millones al 31 de diciembre de 2022, con base al tipo de cambio de Ps.19.36 por EUA \$1) en 2021, 2022, 2023 y 2024, respectivamente, devengando una tasa de interés anual de TIIE 28 días más 175 puntos base.

En diciembre 2019, la Compañía celebró un contrato de crédito a corto plazo con Banco Sabadell, S.A., Institución de Banca Múltiple ("Sabadell") con Volaris Opco como nuestro obligado solidario, por la cantidad de Ps.200 millones en pesos mexicanos (EUA \$10.6 millones al 31 de diciembre de 2019, con base al tipo de cambio de Ps.18.84 por EUA \$1), devengando una tasa de interés anual de TIIE 28 días más 120 puntos base, incrementada a 300 puntos base en junio de 2020. En diciembre de 2021, la Compañía renovó la línea de capital de trabajo con Sabadell, con tasa de interés anual TIIE a 28 días más 240 puntos básicos. Al 31 de diciembre de 2021, la Compañía pagó los desembolsos realizados durante el año, por lo que no tiene saldo pendiente de liquidar. Al 31 de diciembre de 2022 teníamos dispuesto el total de la línea de crédito.

El 13 de octubre de 2021, Concesionaria, concluyó la emisión de 15,000,000 (quince millones) de certificados bursátiles fiduciarios (los "Certificados Bursátiles") bajo la clave de pizarra VOLARCB 21L por un monto de \$1,500.0 millones (EUA \$77.5 millones al 31 de diciembre de 2022, con base al tipo de cambio de Ps.19.36 por EUA \$1) 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 (EUA \$155.0 millones al 31 de diciembre de 2022, con base al tipo de cambio de Ps.19.36 por EUA \$1). Con esta segunda emisión se ha alcanzado el total del monto aprobado. Los certificados tienen una reducción anual con vencimiento a cinco años de Ps.83.3 millones, Ps.500.0 millones, Ps.500.0 millones y Ps.416.7 millones (EUA \$4.3 millones, EUA \$25.8 millones, EUA \$25.8 millones y EUA \$21.5 millones al 31 de diciembre de 2023, 2024, 2025 y 2026, respectivamente, con base al tipo de cambio de Ps.19.36 por EUA \$1, al 31 de diciembre de 2022), con una tasa de interés anual TIIE 28 más 200 puntos base.

Los Certificados Bursátiles Fiduciarios se encuentran en cumplimiento con los Principios de Bonos Vinculados a la Sustentabilidad 2020, administrado por la Asociación Internacional del Mercado de Capitales (ICMA). Que tiene Objetivos de Sostenibilidad (SPT) para el KPI, para reducir las emisiones de dióxido de carbono medidas como gramos de emisiones de CO₂ por ingreso pasajero/kilómetro (gCO₂/RPK) en un 21.54%, 24.08% y 25.53% en 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 cuales son reducir las emisiones de CO₂ en un 35.42% para 2030, en comparación con 2015. Una característica de los certificados bursátiles fiduciarios es que pagarán 25 (veinticinco) puntos base adicionales a la tasa de interés si no se cumplen las metas de sustentabilidad, con la posibilidad de mitigar la tasa adicional si se cumplen los objetivos de 2023 o 2024.

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 nuestra compra de cuatro aviones de la familia A320neo. 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. El vencimiento es a la entrega de la última aeronave financiada bajo el mismo. Para ello creamos con CI Banco, S.A. Institución de Banca Múltiple y JSA International U.S. Holdings, LLC el Fideicomiso 3866.

El contrato de financiamiento con GY Aviation Lease 1714 Co. Limited, de fecha del 1 de abril de 2022, otorga financiamiento para pagos previos a la entrega en relación con nuestra compra de dos aviones de la familia A320neo y 3 aviones de la familia A321neo. El monto total de capital de esta línea es de hasta EUA \$73.6 millones, que devenga intereses anuales a SOFR más 435 puntos base. El vencimiento es a la entrega de la última aeronave financiada bajo el mismo. Para ello creamos con CI Banco, S.A. Institución de Banca Múltiple y GY Aviation Lease 1714 Co. Limited el Fideicomiso 3855.

El contrato de financiamiento con Incline II B Shannon 18 Limited, LLC, de fecha del 13 de abril de 2022, otorga financiamiento para pagos previos a la entrega en relación con nuestra compra de tres aviones de la familia A320neo y seis aviones de la familia A321neo. 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. El vencimiento es a la entrega de la última aeronave financiada bajo el mismo. Para ello creamos con CI Banco, S.A. Institución de Banca Múltiple y Incline II B Shannon 18 Limited el Fideicomiso 3867.

El contrato de financiamiento con Oriental Leasing 6 Company Limited, Oriental Leasing 26 Company Limited, Oriental Leasing 36 Company Limited todas de fecha de fecha del 27 de julio de 2022, otorga financiamiento para pagos previos a la entrega en relación con nuestra compra de aviones 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. El vencimiento es a la entrega de la última aeronave financiada bajo el mismo. Para ello creamos con CI Banco, S.A. Institución de Banca Múltiple y Oriental Leasing 6 Company Limited, Oriental Leasing 26 Company Limited, Oriental Leasing 36 Company Limited el Fideicomiso 3921.

Ver “Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de Volaris – Tendencias y factores inciertos relacionados con nuestro negocio.”

Compromisos y obligaciones contractuales

La siguiente tabla resume las obligaciones contractuales al 31 de diciembre de 2022:

Obligaciones Contractuales

Pagos exigibles al periodo*

	Total	Menos de 1	1 a 3	3 a 5	Más de 5
		año	años	años	años
(En miles de dólares estadounidenses)					
Deuda ⁽¹⁾	274,069	112,289	140,260	21,520	-
Obligaciones de arrendamientos ⁽²⁾	2,708,723	335,620	907,659	400,076	1,065,368
Futuras obligaciones de arrendamientos ⁽³⁾	1,300,799	7,977	155,734	216,800	920,288
Obligaciones relacionadas con la compra en equipo de vuelo ⁴⁾	6,825,819	224,629	986,818	2,534,318	3,080,054
Total de pagos futuros de obligaciones contractuales.....	11,109,410	680,515	2,190,471	3,171,714	5,065,710

(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) Nuestros contratos por venta y arrendamiento en vía de regreso consisten principalmente en pagos futuros de arrendamientos con los arrendadores, al 31 de diciembre de 2022.

(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 recibir las entre 2023 y 2029. Adicionalmente, en este acuerdo la Compañía ejerció sus derechos al amparo del contrato con Airbus para convertir 20 aeronaves A320neo a A321neo. Finalmente, en octubre de 2022, la Compañía celebró un nuevo convenio modificatorio con Airbus para la compra de 25 aeronaves adicionales que estamos comprometidos en recibir las en 2030.

- Esta revelación de obligaciones contractuales no incluye obligaciones relacionadas con nuestros beneficios de post-empleo de EUA \$11.0 millones al 31 de diciembre de 2022.

En 2023 esperamos que nuestras inversiones de capital, incluyendo montos estimados para la escalación de precios contractual y pagos anticipados para compra de aeronaves, sean de EUA \$420 mil millones, los cuales consistirán principalmente en refacciones rotables, construcciones y mejoras a bienes 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 Ley del Mercado de Valores 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 la realizar cualquiera 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 el implementación y operación del programa, en término de la Ley del Mercado de Valores 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 Ley del Mercado de Valores 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 U.S. \$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 Ley del Mercado de Valores.

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

Audidores externos de la administración:

AUDITORES EXTERNOS

Los Estados Financieros Consolidados de Volaris y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2022 y 2021 que aparecen en este documento han sido auditados por KPMG Cárdenas Dosal, S.C., contadores públicos independientes.

Los Estados Financieros Consolidados de Volaris y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2020 que aparecen en este documento han sido auditados por Mancera, 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	
	2021	2022
	KPMG	KPMG
	(En dólares estadounidenses)	
Honorarios de Auditoría ⁽¹⁾	759,110	916,003
Honorarios relacionadas con Auditoría ⁽²⁾	56,049	109,302
Total	815,159	1,025,305

(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 y gobierno corporativo aprueba previamente todos los servicios de auditoría y de otro tipo proporcionados por nuestro auditor independiente de conformidad con reglas de independencia de la SEC, PCAOB y IESBA.

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 No. 7 de los Estados Financieros Auditados, siendo las principales, las siguientes.

Servprot S.A. de C.V. (“Servprot”)

Servprot es una parte relacionada debido a que Enrique Beltranena Mejicano, Presidente y Director General es accionista de Servprot. Servprot ofrece servicios de seguridad para el señor Beltranena y su familia. Al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, la Compañía no tiene saldos con Servprot bajo este contrato. La Compañía registró un gasto por EUA \$0.2 millones, EUA \$0.2 millones y EUA \$0.2 millones al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, por este concepto.

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 Aeroman, 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, 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 2020 y 2021, el saldo del contrato con Aeroman era de EUA \$2.0 millones y EUA \$0.4 millones respectivamente. Al 31 de diciembre de 2022 la Compañía no tiene saldos pendientes de Aeroman bajo este contrato. Incurrimos en gastos de mantenimiento en aeronaves y soporte técnico conforme a dicho contrato por un monto de EUA \$11.8 millones, EUA \$8.1 millones y EUA \$3.9 millones, para los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2022 el saldo por pagar del contrato con MRO es de EUA \$1 mil. Incurrimos en gastos de mantenimiento en aeronaves con MRO por un monto de EUA \$11.0 millones por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022.

OneLink, S.A. de C.V. (“Onelink”)

OneLink era una parte relacionada hasta el 31 de diciembre de 2017 debido a que Marco Baldocchi, miembro suplente del Consejo de Administración, fue director en Onelink. El 24 de octubre de 2019 y hasta el 30 de junio de 2020 OneLink Holdings, S.A. (“OneLink Holdings”) y su filial Onelink fueron partes relacionadas, porque el señor Rodrigo Antonio Escobar Nottebohm, un exmiembro suplente del Consejo de OneLink Holdings, se convirtió en un Consejero de la Compañía. De conformidad con este contrato, OneLink recibe llamadas de los clientes para reservar vuelos y ofrece a los clientes información sobre tarifas, horarios y disponibilidad. Al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, la Compañía no reconoció saldos pendientes de Onelink como transacción entre parte relacionada. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020, la Compañía reconoció gastos conforme al mismo contrato de EUA \$3.6 millones. Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2021 y 2022 la Compañía no reconoció transacciones de ingresos y gastos con Onelink como parte relacionada.

Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C. (“MACF”)

MACF es parte relacionada porque Ricardo Maldonado Yañez es consejero independiente de nuestro consejo de administración y presidente de nuestro comité de prácticas societarias y es socio de MACF que nos brinda servicios legales. Adicionalmente, Eugenio Macouzet de León, es miembro suplente de nuestro consejo de administración y es socio de MACF. Al 31 de diciembre de 2020 y 2022 el saldo de los servicios con MACF fue de EUA \$9 mil y EUA \$22 mil respectivamente. Al 31 de diciembre de 2021 la Compañía no tiene saldos con MACF.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, la Compañía incurrió en gastos con esta parte relacionada de EUA \$0.3 millones, EUA \$0.2 millones y EUA \$0.2 millones, respectivamente.

Frontier Airlines Inc (“Frontier”)

Frontier es una parte relacionada porque los señores Brian H. Franke y Andrew Broderick son miembros de nuestro consejo de administración y miembros del consejo de administración de Frontier, así como socios directores de Indigo Partners quien tiene inversiones en ambas compañías. Adicionalmente, William A. Franke, es consejero honorario de la Compañía sin ser miembro de nuestro consejo de administración y es presidente del consejo de administración de Frontier. Al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, los saldos por cobrar con Frontier fueron de EUA \$3.6 millones, EUA\$4.7 millones y EUA \$2.1 millones, respectivamente. Adicional, al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022, el saldo por pagar fue de EUA \$2.0 mil, EUA \$2.0 mil y EUA \$2.0 mil, respectivamente.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022 reconocimos ingresos bajo dicho contrato de EUA \$7.4 millones, EUA \$3.5 millones y EUA \$5.0 mil, respectivamente.

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 presta el servicio de asesoría fiscal a la Compañía. Al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022 la cuenta por pagar con Chevez era de EUA \$0.2 millones, EUA \$0.5 millones y EUA \$0.8 millones, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022 la Compañía reconoció un gasto de EUA \$0.2 millones, EUA \$0.2 millones y EUA \$0.9 millones, respectivamente.

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 porque el Sr. Ricardo Maldonado Yañez es miembro independiente del Consejo de Administración de la Compañía y miembro del Consejo de Administración de OMA y la Sra. Guadalupe Phillips Margain es miembro independiente del Consejo de Administración de la Compañía y fue miembro del Consejo de Administración de OMA hasta noviembre de 2022. Al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022 la cuenta por pagar con OMA era de EUA \$4.0 millones, EUA \$9.7 millones y EUA \$13.6 millones, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2020, 2021 y 2022 la Compañía reconoció un gasto bajo este acuerdo por concepto de servicios de aeropuerto por EUA \$1.5 millones, EUA \$6.6 millones y EUA \$9.8 millones, respectivamente.

A&P International Services, S.A.P.I. de C.V. (“AISG”)

El 4 de julio de 2022, AISG comenzó a ser parte relacionada debido a que Harry F. Krensky, es miembro independiente de nuestro consejo de administración y 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/gestiona una posición de inversión en AISG. Al 31 de diciembre de 2022, la Compañía tiene un saldo por pagar con AISG de EUA \$0.2 millones.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2022, la Compañía incurrió en gastos con AISG por EUA \$0.9 millones.

Información adicional 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 Ley del Mercado de Valores. 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 14 miembros propietarios, de los cuales el 64% son independientes. El 85% de los miembros del consejo de administración, propietarios y suplentes son del sexo masculino y el 14% son del sexo femenino.

De conformidad con nuestros estatutos sociales y la Ley del Mercado de Valores, 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.

<u>Nombre</u>	<u>Edad</u>	<u>Cargo</u>	<u>Suplente*</u>
Brian H. Franke	59	Presidente del Consejo de Administración	
Andrew Broderick	38	Consejero	
Harry F. Krensky	59	Consejero Independiente	
Marco Baldocchi Kriete	49	Consejero	Rodrigo Antonio Escobar Nottebohm
Enrique Javier Beltranena Mejicano	60	Consejero	
Alfonso González Migoya	78	Consejero Independiente	
Stanley L. Pace	69	Consejero Independiente	
William Dean Donovan	61	Consejero Independiente	
José Luis Fernández Fernández	61	Consejero Independiente	José Carlos Silva Sánchez-Gavito
Joaquín Alberto Palomo Déneke	72	Consejero Independiente	José Carlos Silva Sánchez-Gavito
John A. Slowik	72	Consejero Independiente	José Carlos Silva Sánchez-Gavito
Ricardo Maldonado Yáñez	55	Consejero Independiente	Eugenio Macouzet de León
Guadalupe Phillips Margain	52	Consejero Independiente	
Mónica Aspe Bernal	45	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 H. 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 (USA), JetSMART Airlines (Sudamérica), Cebu Pacific Airlines (Filipinas) y APiJET. 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 trabajo 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 su comité de inversiones.

Andrew Broderick 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. Además, el Sr. Broderick forma parte de varios comités de estas empresas, incluidos los de finanzas, sustentabilidad 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.

Harry F. Krensky es cofundador de la empresa y miembro de nuestro consejo de administración desde nuestra creación en 2005 y es miembro de nuestro comité de prácticas societarias. También es miembro del consejo de administración de Traxion, MasAir, Merited y Kidzania. El Sr. Krensky es fundador y socio director de la firma de capital privado Discovery Americas. Anteriormente, fue fundador de las gestoras de fondos de cobertura de mercados emergentes Discovery Capital Management y Atlas Capital Management, y fundador del fondo de cobertura de mercados emergentes de Deutsche Bank. El señor Krensky cuenta con un título en gobierno de Colby College, una maestría de la London School of Economics and Political Science y una maestría en administración de empresas en la Escuela de Negocios de Columbia University.

Marco 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 Central American Comercial, S.A. de C.V., una empresa de comercio minorista en Latinoamérica. Fue un miembro fundador de Transactel Inc. Actualmente es miembro del consejo de administración de Aeromantenimiento, S.A. (MRO Holdings Inc.). Su experiencia en consejos de administración incluye a One Link Holdings, Avianca-Taca y Banco Agrícola. 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 Aviatega 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 Aviatega, Sahsa, Nica, Lacs 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.

Alfonso González Migoya ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2014. De 2014 a 2020 fue nuestro presidente del consejo de administración. También es miembro del consejo de administración de FEMSA, Coca Cola FEMSA, y de la Escuela de Negocios del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), entre otros. Anteriormente, el señor González fue presidente del consejo de administración y director general de Grupo Industrial Saltillo, director general adjunto de Grupo Financiero Bancomer. Así mismo, tuvo diversos puestos importantes en Grupo ALFA. El señor González cuenta con un título de Ingeniero Electromecánico del ITESM y una maestría en administración de empresas de la escuela de negocios de la Universidad de Stanford.

Stanley L. 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. 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 sido uno de nuestros consejeros desde el 2017. Anteriormente, fue miembro suplente de nuestro consejo de administración de 2010 a 2017. El señor Donovan es socio administrador de Diamond Stream Partners Venture Fund enfocado en movilidad aérea avanzada. El señor Donovan forma parte de los consejos de Prophet Brand Strategy, una consultoría de mercadotecnia y fue miembro del consejo de administración del Metropolitan Bank. En 2005 cofundó Volaris junto con diversas partes. El señor Donovan, entre 1989 y 2003 trabajó con Bain & Company donde desempeñó el cargo de socio administrador de Bain Africa entre 1999 a 2002 y encabezó la práctica y auto práctica de la aerolínea en varias ocasiones. Es consultor para Stellar Labs, una empresa de software enfocada en la optimización de las flotas aéreas y la gestión de ingresos en el sector privado de aviación. El señor Donovan cofundó Casino Marketing Alliance, un proveedor de servicios de mercadotecnia y análisis para la industria de los casinos. El señor Donovan ocupó el puesto de Director de Operaciones de Nimblefish Technologies, una agencia especializada en micromarketing, así como el puesto de Director General de SearchForce, una plataforma de gestión y optimización de flujo de trabajo de búsqueda pagada. El señor Donovan tiene un título en economía y retórica de la Universidad de Berkeley, California donde se graduó con mención Phi Beta Kappa y Summa Cum Laude, asimismo recibió su título de Master en Administración de Empresas de la Escuela Wharton en 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 en donde supervisa aspectos de ciberseguridad, entre otros temas. Dichas empresas incluyen a Grupo Televisa, 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 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. Fernandez participó en el "Programa de Desarrollo de Consejeros" impartido por el Centro de Excelencia de Gobierno Corporativo y la Bolsa Mexicana de Valores 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 Aeroman 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, 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, Lacsá, 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 desde 2012 y también es miembro de nuestro comité de auditoría. El Señor Slowik ha 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 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. Adicionalmente, es miembro suplente del consejo de administración de Rotor Engine Securitization, Ltd., una empresa privada que tiene por objeto el arrendamiento de motores de aeronaves operando desde Irlanda. El señor Slowik es miembro del consejo de administración y presidente del comité de auditoría de Quintillion Subsea Holdings, LLC, una empresa privada que opera un sistema de cable de fibra óptica bajo el mar conectando Nome a Prudhoe Bay, con cuatro estaciones de desembarque entre ellas, y un sistema de cable terrestre de fibra óptica conectando Prudhoe Bay a Fairbanks, Alaska. El señor Slowik es consultor senior de volofin Capital Management LTD, una firma financiera especializada en soluciones financieras innovadoras para el mercado de aviación comercial. El Señor Slowik cuenta con licencia de piloto privado pero actualmente se encuentra inactivo. El señor Slowik cuenta con un título de ingeniero mecánico por parte de Marquette University y una maestría en dirección de empresas por parte de Kellogg School, Northwestern University.

Ricardo Maldonado Yáñez ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2018 y es presidente de nuestro comité de prácticas societarias. Es socio de Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C., desde 1999. El señor Maldonado fue secretario del Consejo de Administración de Mexicana de Aviación de 2006 al 2010. Representó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a Grupo Aeroportuario del Centro Norte, en su oferta pública inicial en 2006 y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la venta del 11% del resto su posición accionaria en Grupo Aeroportuario del Sureste a través de una oferta pública secundaria en 2005. 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 Tenedora, una de las mayores empresas de construcción e ingeniería en México, y de Grupo Aeroportuario del Centro Norte, operador de 13 aeropuertos en México donde además es Presidente del Comité de Prácticas Societarias, Finanzas y Sustentabilidad. 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 cuenta con una maestría (LLM) en derecho en la Universidad de Chicago, un Diplomado en derecho empresarial del Instituto Tecnológico Autónomo de México 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, Innova y Grupo Axo. 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 y Sky México. 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) 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, e (x) informar al consejo de administración sobre las contingencias relevantes en materia laboral;
- 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 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.

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 21 de abril de 2023.

Deberes de diligencia y lealtad

La Ley del Mercado de Valores 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 5.0% 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 Ley del Mercado de Valores 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 Ley del Mercado de Valores 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.

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 Ley del Mercado de Valores 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 21 de abril de 2023. Creemos que todos los miembros del comité de auditoría son independientes en términos de la Ley del Mercado de Valores.

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:

<u>Nombre</u>	<u>Cargo</u>
José Luis Fernández Fernández	Presidente del Comité de Auditoría
Joaquín Alberto Palomo Déneke	Miembro propietario
John A. Slowik	Miembro propietario

El señor José Carlos Silva Sánchez-Gavito funge como miembro suplente de los miembros propietarios del comité de auditoría.

Comité de Prácticas Societarias

La Ley del Mercado de Valores 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 21 de abril de 2023. Creemos que todos los miembros del comité de prácticas societarias son independientes en términos de la Ley del Mercado de Valores.

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:

<u>Nombre</u>	<u>Cargo</u>
Ricardo Maldonado Yáñez	Presidente
Mónica Aspe Bernal	Miembro Propietario
Harry F. Krensky	Miembro Propietario

Directivos Relevantes

Nuestros ejecutivos son nombrados por el consejo de administración, conforme a la propuesta realizada por el anterior comité de compensaciones y nominaciones (a partir de abril de 2023 las propuestas serán realizadas 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.

<u>Nombre</u>	<u>Edad</u>	<u>Cargo</u>
Enrique Javier Beltranena Mejicano	60	Presidente Ejecutivo y Director General
Holger Blankenstein	48	Vicepresidente Ejecutivo Aerolínea – Comercial y Operaciones
Jaime Esteban Pous Fernández	53	Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas

Nombre	Edad	Cargo
José Luis Suárez Durán	55	Vicepresidente Senior Operaciones
José Alejandro de Iturbide Gutiérrez	56	Vicepresidente Jurídico
Jimmy Zadigue	50	Director de Auditoría Interna

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 Zadigue ha sido nuestro director de auditoría interna desde 2020. Anteriormente, trabajo como Director de Auditoría Interna de Sempra 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. 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: (i) favorecer a un determinado accionista o grupo de accionistas, (ii) 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, (iii) usar o gozar (o autorizar a un tercero el uso o goce) de nuestros bienes en contravención a las políticas de la sociedad, (iv) hacer uso indebido de nuestra información confidencial, (v) aprovechar las oportunidades corporativas o consultar a un tercero para tomar ventaja de las oportunidades corporativas sin la aprobación de nuestro consejo de administración, (vi) divulgar información que no sea del conocimiento público o revelar información falsa o incorrecta u omitir revelar información relevante, (vii) ordenar que las operaciones realizadas no sean registradas, (viii) destruir o modificar los resultados o información de la sociedad y (ix) presentar información falsa o engañosa a la CNBV.

Nuestro director general se encuentra obligado, principalmente a (i) dar cumplimiento a los acuerdos de las asambleas de accionistas y de nuestro consejo de administración, (ii) someter a la aprobación del consejo de administración las estrategias de negocio, (iii) someter al comité de auditoría los lineamientos del sistema de control interno, (iv) difundir la información relevante al público, (v) cumplir con las leyes aplicables en relación con la recompra y subsecuentes adquisiciones de acciones, (vi) tomar medidas con respecto a los pasivos causados por nosotros, (viii) cumplir con la legislación aplicable en materia de pago de dividendos, y (v) 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

La remuneración total de los ejecutivos relevante que se menciona en este reporte anual durante el año 2022 es de EUA \$9.3 millones. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2021 el monto total de la remuneración que en su conjunto de directivos relevantes que se menciona en este reporte anual recibió, como parte de los beneficios de corto y largo plazo, EUA \$6.8 millones y EUA \$11.2 millones, respectivamente.

En 2022 el presidente y los miembros independientes del Consejo de Administración recibieron una compensación neta de EUA \$0.6 millones, y el resto de los directores recibieron una compensación neta de EUA \$0.2 millones. En 2020 y 2021, el presidente y miembros independientes del consejo de administración recibieron una compensación neta de EUA \$0.3 millones y EUA \$0.6 millones, respectivamente, y el resto de los directores recibieron una compensación neta de EUA \$0.2 millones y EUA \$0.2 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.

Planes de Retención a Largo Plazo

Plan de incentivos para Ejecutivos (MIP por sus siglas en inglés)

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.

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.40.7 millones (EUA \$1.98 millones) 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.

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 2020, 2021 y 2022 fue de EUA \$8.9 millones, EUA \$5.9 millones y EUA \$1.6 millones, respectivamente. El costo de 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 2020, 2021 y 2022, reconocimos un gasto (beneficio) por EUA \$5.4 millones, EUA \$(2.9) millones y EUA \$(4.3) millones en el estado consolidado de resultados. Durante 2020, 2021 y 2022 no fue ejercido ningún 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 2021 era de 4,589,726 de las cuales 610,848 acciones tenían un precio de Ps.32.23; 2,458,827 acciones tenían un precio de Ps.9.74; 807,255 acciones tenían un precio de Ps.16.80; 586,263 acciones tenían un precio de Ps.16.12 y 126,533 acciones tenían un precio de Ps.26.29.

El número de acciones que mantiene el fiduciario al 31 de diciembre de 2022 era de 5,945,417; 669,834 acciones tenían un precio de Ps.33.80; 610,848 acciones tenían un precio de Ps.32.23; 2,458,827 acciones tenían un precio de Ps.9.74; 807,255 acciones tenían un precio de Ps.16.80; 586,263 acciones tenían un precio de Ps.16.12 y 812,390 acciones para otorgamiento futuro.

Plan de incentivos a largo plazo

Durante 2010, adoptamos un plan de incentivos a largo plazo, el propósito del cual es retener a los empleados clave en la organización, pagando incentivos dependiendo del desempeño de la Compañía. Durante 2014, este plan fue estructurado como un plan de incentivos a largo plazo, el cual consiste en un plan de compra de acciones

(liquidable con instrumentos de capital) y un plan de derechos de apreciación sobre el valor de nuestras acciones (liquidable en efectivo).

Liquidable con instrumentos de capital

En noviembre de 2014, establecimos un plan de incentivos a largo plazo mediante el cual a ciertos ejecutivos clave de la Compañía 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 21 de abril de 2016 se aprobó una modificación a este plan en nuestra asamblea anual ordinaria de accionistas a este plan. Los principales componentes son los siguientes:

- (i) Servicios Corporativos otorgó un bono a cada ejecutivo clave;
- (ii) 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 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 podrá 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.

En noviembre de 2020, 2021 y 2022, nuestro Consejo de Administración aprobó las extensiones de este plan de compra de acciones. El costo total de las extensiones aprobadas fue de EUA \$4.6 millones (o EUA \$3.0 millones neto de impuestos retenidos), EUA \$5.1 millones (o EUA \$3.3 millones neto de impuestos retenidos) y EUA \$5.7 millones (o EUA \$3.7 millones neto de impuestos retenidos), respectivamente. Bajo estas extensiones, a algunos de nuestros empleados clave se les otorgó un bono especial que se transfirió al fideicomiso administrativo para la adquisición de nuestras acciones Serie A.

Durante el 2020, 2021 y 2022, reconocimos EUA \$3.5 millones, EUA \$4.4 millones y EUA \$5.1 millones, respectivamente, como costo de compensación asociados con el plan de incentivos a largo plazo en nuestros estados consolidados de operaciones.

Durante los años terminados el 31 de diciembre 2020, 2021 y 2022 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 2020, 2021 y 2022 se tenían 327,217, 551,732 y 103,712, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2021 y 2022, 4,490,421 acciones y 6,579,214 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.

Liquidables en efectivo

El 6 de noviembre de 2014, la Compañía otorgó 4,315,264 DASA a ejecutivos clave de la Compañía, los cuales les dan el derecho de un pago en efectivo, siempre y cuando el empleado cumpla con la condición de servicio al final de cada aniversario, durante un periodo de 3 años. El importe total de los DASA otorgados bajo este plan en la fecha de concesión fue de Ps.10.8 millones (EUA \$796 mil, con base al tipo de cambio de Ps.13.61 por EUA \$1 al 6 de noviembre de 2014).

El valor razonable de los DASA se mide en cada fecha de reporte. El plan de retención otorgado en períodos anteriores expiró en noviembre de 2020.

El costo de compensación se reconoce en el estado consolidado de resultados en el rubro de salarios y beneficios durante el período de servicio. Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020 se reconoció un beneficio de EUA \$0.1 millones. El plan de retención otorgado en períodos anteriores expiró en noviembre de 2020.

Durante el año terminado el 31 de diciembre 2021 y 2022 no se ha realizado ningún pago en efectivo a los empleados clave de la Compañía relacionados con el plan DASA.

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
Harry F. Krensky	Consejero independiente	6,012,590*
Brian H. Franke	Presidente del Consejo de Administración	2,610,000*
John A. Slowik	Consejero independiente	72,500*
William Dean Donovan	Consejero independiente	2,643,870*
Alfonso González Migoya	Consejero independiente e Administración	107,971
Marco Baldocchi	Consejero	1,870,500*
Stanley L. Pace	Consejero independiente	126,530*
Enrique Javier Beltranena Mejicano	Presidente Ejecutivo y Director General	9,516,123
Holger Blankenstein	Vicepresidente Ejecutivo Aerolínea – Comercial y Operaciones	4,300,000*
Jaime Esteban Pous Fernández	Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas	1,321,155
José Luis Suárez Durán	Vicepresidente Senior Operaciones	367,730
José Alejandro de Iturbide Gutiérrez	Vicepresidente Jurídico	36,465
Jimmy Zadigue	Director de Auditoría Interna	23,445*

*Acciones en propiedad a través de CPOs or ADSs

Su participación accionaria representa menos del 2.5% de nuestras acciones. Ninguno 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]

Silva Sánchez-Gavito José Carlos				
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Hombre		Suplente		
Participa en comités [Sinopsis]				
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
SI		NO	NO	
Designación [Sinopsis]				
Fecha de designación				
2023-04-21				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año		Consejero Suplente	11 años	0
Información adicional				

Macouzet De León Eugenio				
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				
2023-04-21				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año		Consejero suplente	5 años	0
Información adicional				

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				
2023-04-21				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año		Consejero propietario	11 años	0
Información adicional				

Palomo Deneke 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				
2023-04-21				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año		Consejero propietario	17 años	0

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				
2023-04-21				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año		Consejero propietario	5 años	0
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				
2023-04-21				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año		Consejero propietario	3 años	0
Información adicional				

Phillips Margain Guadalupe				
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Mujer		Propietario		
Participa en comités [Sinopsis]				
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
NO		NO	NO	
Designación [Sinopsis]				
Fecha de designación				
2023-04-21				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año		Consejero propietario	3 años	0
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				
2023-04-21				
Periodo por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año		Consejero propietario	17 años	0.81
Información adicional				

Patrimoniales independientes [Miembro]

Pace Stanley				
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				
2023-04-21				
Período por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año		Consejero propietario	6 años	0.01
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				
2023-04-21				
Período por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1año		Consejero propietario	13 años	0.22
Información adicional				

González Migoya Alfonso				
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				
2023-04-21				
Período por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año		Consejero propietario	9 años	0.009
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				
2023-04-21				
Período por el cual fueron electos		Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año		Consejero propietario	11 años	0.006
Información adicional				

Krensky Harry			
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			
2023-04-21			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero propietario	17 años	0.51
Información adicional			

Patrimoniales [Miembro]

Franke Brain			
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			
2023-04-21			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero propietario	13 años	0.22
Información adicional			

Baldocchi Kriete Marco			
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			
2023-04-21			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero propietario	13 años	0.16
Información adicional			

Broderick Andrew			
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			
2023-04-21			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero propietario	13 años	0
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			

2023-04-21			
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Consejero suplente	3 años	0
Información adicional			

Porcentaje total de hombres como directivos relevantes: 100

Porcentaje total de mujeres como directivos relevantes: 0

Porcentaje total de hombres como consejeros: 86

Porcentaje total de mujeres como consejeros: 14

Cuenta con programa o política de inclusión laboral: Si

Descripción de la política o programa de inclusión laboral

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.

Accionistas de la empresa [Sinopsis]

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.

Las acciones Serie B podrán ser convertibles en cualquier momento, en acciones Serie A conforme al mecanismo establecido en nuestros estatutos sociales. Las acciones Serie A pueden fungir como subyacente de CPOs. Las acciones Serie B no son transferibles a terceros (excepto a nuestros accionistas principales o sus afiliadas) como acciones Serie B, no representarán más del 49% de nuestro capital social en circulación que no sea subyacente de los CPOs. Las acciones Serie B serán convertidas automáticamente en acciones Serie A en caso de ser transferidas a un tercero (excepto en caso de ser transferidas a nuestros accionistas principales o sus afiliadas).

Las acciones Serie B no estarán listadas en la BMV o cualquier otro mercado de valores, ni estarán inscritas en el Registro Nacional de Valores.

Debido a que somos una sociedad anónima 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 1,108,462,804 acciones Serie A y 57,513,873 acciones Serie B. 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. En la Oferta Internacional solamente tenemos la intención de ofrecer CPOs en la forma de ADSs, no CPOs o Acciones. Los CPOs no estarán listados en la BMV ni estarán inscritos en el Registro Nacional de Valores.

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 (cuando dichas Acciones no sean parte en la Oferta Internacional), o bien, en Acciones (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.

“Consortio” 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 Consortio 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 o 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 de 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 correo certificado, 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) Disposiciones Generales.

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 adquirentes, el origen de los recursos que el posible adquirente 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 adquirentes 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 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 refiere el inciso (i) inmediato anterior, (iii) por la sucesión a bienes de la Persona o Personas a que se refiere el inciso (i) anterior, (iv) por los ascendientes o descendientes en línea recta hasta el tercer grado de la Persona o Personas a que se refiere el inciso (i) anterior, (v) por la Persona o Personas a que se refiere el inciso (i) anterior, 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 (iii) y (iv) anteriores, y (vi) 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.

Esta 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.

(c) 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 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 de Publicaciones de Sociedad Mercantiles 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 o CPOs ante una institución financiera, 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. También podrán celebrarse asambleas especiales de accionistas para las clases de acciones en circulación (por ejemplo, asambleas de accionistas Serie B, como medio para ejercer sus derechos).

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 de los comités de auditoría y 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 14 miembros propietarios y 3 miembros suplentes. De conformidad con nuestros estatutos sociales, nuestro Consejo de Administración podrá conformarse hasta por 21 miembros, de los cuales al menos el 25.0% (y sus respectivos suplentes) deberán ser independientes, de conformidad con la Ley del Mercado de Valores. 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 10.0% 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 Ley del Mercado de Valores 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, 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, cada uno en lo individual: (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, e (x) informar al consejo de administración sobre las contingencias relevantes en materia laboral;

- 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 25.0% de los miembros del Consejo de Administración, (ii) el presidente de nuestro Consejo de Administración, (iii) los presidentes de los comités de auditoría y prácticas societarias, y (iv) el Secretario del Consejo de Administración.

Deber de Diligencia y Deber de Lealtad

La Ley del Mercado de Valores 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 5.0% 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 Ley del Mercado de Valores 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 Ley del Mercado de Valores 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 prácticas societarias deben ser independientes y designados por el Consejo de Administración, salvo por los Presidentes, quienes son elegidos por nuestros accionistas. Nuestro comité de auditoría debe preparar un reporte anual, para ser presentado al Consejo de Administración, mismo que deberá 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 (iv) 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 por causas justificadas;
- 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;
- apoyar al consejo de administración en la elaboración de los reportes anuales para la asamblea de accionistas;
- 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;
- 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 con consejo de administración en respecto a asuntos de prácticas societarias, nominaciones y compensaciones.

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 Diario Oficial de la Federación. 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 Ley del Mercado de Valores hayan sido satisfechos, y (v) 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 Ley del Mercado de Valores 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 5 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 Ley del Mercado de Valores, 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 diez 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.

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 Ley del Mercado de Valores, 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 o CPOs 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 Ley del Mercado de Valores, 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 la votar las acciones Serie A amparadas por los CPOs. En todos los asuntos, el Fiduciario de los CPOs votará las acciones 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;
- autenticar 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 diez 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.

[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 millones 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 154,100,00 CPOs en forma de ADSs.

Derivado de lo anterior, al 31 de diciembre de 2022, 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 10,478 (diez mil cuatrocientas setenta y ocho) acciones ordinarias y nominativas;
- La Clase "I" Serie "B" integrada por 13,702 (trece mil setecientos dos) acciones ordinarias y nominativas;
- La Clase "II" Serie "A" integrada por 1,108,452,326 (mil ciento ocho millones cuatrocientos cincuenta y dos novecientos catorce mil trescientas veintiséis) acciones ordinarias y nominativas; y
- La Clase "II" Serie "B" integrada por 57,500,171 (cincuenta y siete millones quinientas mil ciento setenta y un) acciones ordinarias y nominativas.

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

Ninguna proporción del capital ha sido pagada en especie en los últimos 3 ejercicios.

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

Año	Cierre	Máximo	Mínimo	Volumen
2013	18.20	19.97	15.51	51,820,990
2014				
Primer trimestre, 2014	10.93	18.95	10.5	35,549,800
Segundo trimestre, 2014	11.64	11.64	9.00	73,075,055
Tercer trimestre, 2014	11.60	12.22	10.63	25,493,008
Cuarto trimestre, 2014	13.24	13.40	9.68	48,010,755

	Cierre	Máximo	Mínimo	Volumen
Cierre 2014	13.24	18.95	9.00	182,128,618
2015				
Primer trimestre, 2015	17.09	18.18	12.67	70,309,786
Segundo trimestre, 2015	18.70	20.69	16.99	64,505,593
Tercer trimestre, 2015	25.29	25.73	18.43	105,444,922
Cuarto trimestre, 2015	29.55	31.33	24.39	72,084,329
Cierre 2015	29.55	31.33	12.67	312,344,630
2016				
Primer trimestre, 2016	36.65	37.05	28.65	96,065,340
Segundo trimestre, 2016	34.34	37.92	32.16	133,391,621
Tercer trimestre, 2016	33.76	36.13	32.57	181,264,680
Cuarto trimestre, 2016	31.01	36.91	28.36	141,649,056
Cierre 2016	31.01	37.92	28.36	552,370,697
2017				
Primer trimestre, 2017	26.17	32.2	22.84	160,752,269
Segundo trimestre, 2017	26.55	27.03	23.85	186,678,512
Tercer trimestre, 2017	21.58	28.53	20.92	190,633,882
Cuarto trimestre, 2017	15.73	22.15	15.73	134,156,388
Cierre 2017	15.73	32.20	15.73	672,221,051
2018				
Primer trimestre, 2018	14.65	17.18	14.54	129,989,639
Segundo trimestre, 2018	10.10	16.34	10.10	147,449,116
Tercer trimestre, 2018	14.06	15.82	9.94	146,978,522
Cuarto trimestre, 2018	10.48	14.32	10.48	72,682,364
Cierre 2018	10.48	17.18	9.94	497,099.64
2019				
Primer trimestre, 2019	16.51	17.73	10.44	68,503,239
Segundo trimestre, 2019	18.00	19.76	16.48	59,656,988
Tercer trimestre, 2019	19.67	20.65	16.89	62,244,311
Cuarto trimestre, 2019	19.78	21.75	19.64	47,752,375
Cierre 2019	19.78	21.75	10.44	238,156,913
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
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

	Cierre	Máximo	Mínimo	Volumen
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	19.16	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

Últimos Seis Meses

Noviembre 2022	19.15	20.52	16.21	41,317,850
Diciembre 2022	16.31	19.66	15.63	57,780,508
Enero 2023	20.56	21.35	15.26	60,478.68
Febrero 2023	21.71	22.07	20.38	54,686,573
Marzo 2023	22.20	22.82	19.36	82,635,865
Abril 2023 (hasta el 27 de abril de 2023)	20.52	22.73	19.73	47,227,071

Fuente: Bloomberg

Al 27 de abril de 2023, el último precio de venta reportado de las Acciones en la Bolsa Mexicana de Valores fue de 20.52 por 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):

	Cierre	Máximo	Mínimo	Volumen
Año				
2013	13.55	15.14	12.00	37,761,873
2014				
Primer trimestre, 2014	8.30	13.97	7.97	25,100,235
Segundo trimestre, 2014	9.00	9.00	6.92	14,352,767
Tercer trimestre, 2014	8.68	9.49	8.12	5,851,279
Cuarto trimestre, 2014	9.02	9.10	7.18	10,749,307
Cierre 2014	9.02	13.97	6.92	56,053,588
2015				
Primer trimestre, 2015	11.14	12.02	8.61	11,659,058
Segundo trimestre, 2015	11.94	13.37	11.10	9,697,140
Tercer trimestre, 2015	14.92	15.51	11.69	14,927,193
Cuarto trimestre, 2015	17.16	18.96	14.57	27,621,820
Cierre 2015	17.16	18.96	8.61	63,905,211
2016				
Primer trimestre, 2016	21.07	21.33	15.79	19,312,997
Segundo trimestre, 2016	18.69	21.52	16.98	18,494,204
Tercer trimestre, 2016	17.39	19.47	17.05	17,876,630
Cuarto trimestre, 2016	15.04	19.89	13.77	20,449,786
Cierre 2016	15.04	21.52	13.77	76,133,617
2017				

	Cierre	Máximo	Mínimo	Volumen
Primer trimestre, 2017	13.94	15.00	11.50	33,627,942
Segundo trimestre, 2017	14.55	14.75	12.56	30,647,091
Tercer trimestre, 2017	11.87	15.82	11.80	22,418,882
Cuarto trimestre, 2017	8.02	12.19	7.99	35,613,310
Cierre 2017	8.02	15.82	7.99	122,307,225
2018				
Primer trimestre, 2018	8.15	9.14	7.71	40,028,101
Segundo trimestre, 2018	5.08	8.94	5.03	40,438,770
Tercer trimestre, 2018	7.46	8.27	4.99	30,146,699
Cuarto trimestre, 2018	5.35	7.57	5.30	20,416,851
Cierre 2018	5.35	9.14	4.99	131,030,421
2019				
Primer trimestre, 2019	8.52	9.21	5.34	19,509,932
Segundo trimestre, 2019	9.38	10.46	8.35	15,054,611
Tercer trimestre, 2019	10.01	10.94	8.43	18,848,555
Cuarto trimestre, 2019	10.42	11.40	9.97	15,212,743
Cierre 2019	10.42	11.40	5.34	68,625,841
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
Últimos Seis Meses				
Noviembre 2022	9.98	10.59	8.00	9,562,330
Diciembre 2022	8.36	10.22	7.96	11,850,718
Enero 2023	11.08	11.37	7.78	8,166,533
Febrero 2023	11.72	11.78	10.90	7,478,086
Marzo 2023	12.44	12.44	10.35	8,696,422
Abril 2023 (hasta el 27 de abril de 2023)	11.34	12.60	10.80	5,321,922

Fuente: Bloomberg

Al 27 de abril de 2023, el último precio de venta reportado de las Acciones en The New York Stock Exchange fue de 11.34 por acción.

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:**

BTG Pactual México, Casa de Bolsa, 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 2 de marzo de 2023 la Emisora celebró con BTG Pactual México, Casa de Bolsa, S.A. de C.V. un contrato para la prestación de servicios de formador de mercado, cuya vigencia es hasta el día 13 de marzo de 2024, 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 presente 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 monto mínimo de las posturas será de \$15,000.00 (quince mil Pesos 00/100 M.N.), y
- Establecer posturas de compra y de venta con un diferencial (spread) máximo de hasta el 4% (cuatro 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 Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V., 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 presente 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 monto mínimo de las posturas será de \$15,000.00 (quince mil Pesos 00/100 M.N.), y
- Establecer posturas de compra y de venta con un diferencial (spread) máximo de hasta el 4% (cuatro 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 liquides de la emisora para apoyar la permanencia en índices bursátiles; así como reducir la volatilidad del mercado.
-

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.

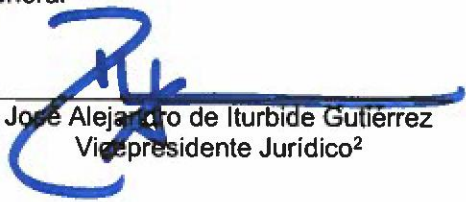
Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.



Enrique Javier Beltrarena Mejicano
Director General¹



Jaime Esteban Pous Fernández
Vicepresidente Senior de Administración
y Finanzas³



José Alejandro de Iturbide Gutiérrez
Vicepresidente Jurídico²

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 2022 y 2021 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 2022 y 2021 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexo en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 19 de abril de 2023 de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

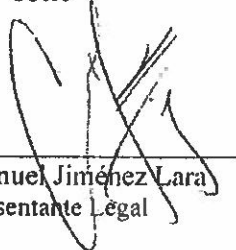
Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados 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. Saúl Andrés Aguayo Juárez
Socio



C.P.C. Manuel Jiménez Lara
Representante Legal

28 de abril de 2023

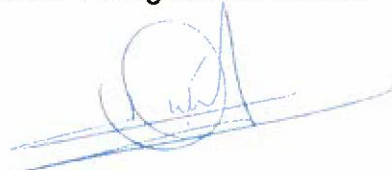
Exclusivamente para efectos de la información relativa a los estados financieros dictaminados de conformidad con el numeral 3 del inciso a) de la fracción I del artículo 33 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el reporte anual de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V., cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados.

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados que contiene el presente reporte anual de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, fueron dictaminados con fecha 29 de abril de 2021, excepto la Nota 1b), cuya fecha es el 28 de abril de 2023, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, el suscrito 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 su opinión respecto de la otra información contenida en el reporte anual que no provenga de los estados financieros consolidados dictaminados.

Mancera, S.C.
Integrante de
Ernst & Young Global Limited



C.P.C. José Andrés Marín Valverde
Socio y Apoderado Legal de Mancera, S.C.

[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:



Nombre y cargo de personas responsables (PDF)

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.

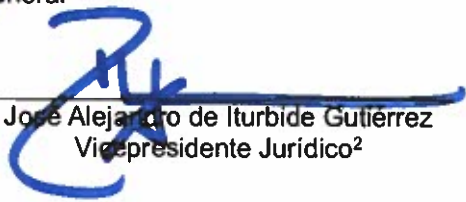
Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.



Enrique Javier Beltrarena Mejicano
Director General¹



Jaime Esteban Pous Fernández
Vicepresidente Senior de Administración
y Finanzas³



José Alejandro de Iturbide Gutiérrez
Vicepresidente Jurídico²

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 2022 y 2021 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 2022 y 2021 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexo en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 19 de abril de 2023 de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

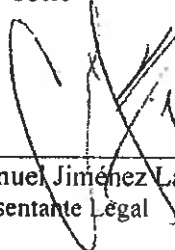
Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados 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. Saúl Andrés Aguayo Juárez
Socio



C.P.C. Manuel Jiménez Lara
Representante Legal

28 de abril de 2023

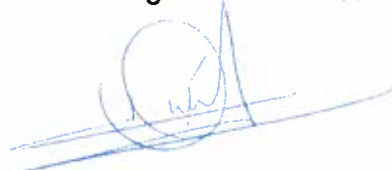
Exclusivamente para efectos de la información relativa a los estados financieros dictaminados de conformidad con el numeral 3 del inciso a) de la fracción I del artículo 33 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el reporte anual de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V., cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados.

El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados que contiene el presente reporte anual de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, fueron dictaminados con fecha 29 de abril de 2021, excepto la Nota 1b), cuya fecha es el 28 de abril de 2023, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, el suscrito 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 su opinión respecto de la otra información contenida en el reporte anual que no provenga de los estados financieros consolidados dictaminados.

Mancera, S.C.
Integrante de
Ernst & Young Global Limited



C.P.C. José Andrés Marín Valverde
Socio y Apoderado Legal de Mancera, S.C.

Estados financieros (Dictaminados) por los últimos tres ejercicios y
opiniones del comité de auditoría o informes del comisario por los
últimos tres ejercicios
