

**CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN,  
S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS**  
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

**Estados Financieros Consolidados**

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024  
con informe de los auditores independientes



**CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN,  
S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS**  
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

**Estados financieros consolidados**

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 y por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023

**Contenido:**

Informe de los auditores independientes

Estados financieros consolidados:

Estados Consolidados de Situación Financiera

Estados Consolidados de Resultados

Estados Consolidados de Resultados Integrales

Estados Consolidados de Cambios en el Patrimonio

Estados Consolidados de Flujos de Efectivo

Notas de los Estados Financieros Consolidados



# Informe de los Auditores Independientes

## Al Consejo de Administración y a los Accionistas

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

Miles de dólares

### Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y subsidiarias ("el Grupo"), que comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2025 y 2024, los estados consolidados de resultados, de resultados integrales, de cambios en el patrimonio y de flujos de efectivo por el periodo de tres años terminado el 31 de diciembre de 2025, y notas que incluyen políticas contables materiales y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada del Grupo al 31 de diciembre de 2025 y 2024, así como sus resultados consolidados y sus flujos de efectivo consolidados por el periodo de tres años terminado el 31 de diciembre de 2025, de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (Normas de Contabilidad NIIF).

### Fundamento de la Opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados de nuestro informe. Somos independientes del Grupo de conformidad con el Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad, del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (incluyendo las Normas Internacionales de Independencia) (Código IESBA), junto con los requerimientos de ética que son aplicables a auditorías de los estados financieros consolidados de entidades de interés público en México, y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos y el Código IESBA. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

### Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor relevancia en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.



Cuestión clave de la auditoría	De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría
<p>Como se menciona en las notas 1q), 2i) , 14i) y 16) a los estados financieros consolidados, al 31 de diciembre de 2025 el Grupo tiene una provisión por sus obligaciones para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados por un monto de \$378,276. Los contratos de arrendamiento de aeronaves requieren al Grupo devolver los componentes de las aeronaves (fuselaje, APU y tren de aterrizaje) y motores (reparaciones y piezas de vida limitada) a los arrendadores bajo condiciones específicas de uso.</p> <p>Se reconoce una provisión por las obligaciones para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados en el momento que se vuelve probable, que dichos costos serán incurridos y puedan ser estimados de forma confiable. La provisión se incluye como parte del rubro de otros pasivos y los costos son reconocidos como un componente de los gastos de renta variable en línea recta durante el periodo remanente de arrendamiento. El Grupo estima la provisión relacionada con la obligación de devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados utilizando ciertos supuestos que incluyen el uso proyectado de las aeronaves, la expectativa de costos de mantenimiento a ser realizadas a la fecha de devolución, así como las tasas de descuento para determinar el valor presente de las obligaciones a la fecha de reporte.</p> <p>Hemos identificado la evaluación de la estimación para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados como una cuestión clave de la auditoría. La evaluación de la provisión requirió juicio significativo dada la complejidad involucrada en la determinación de los supuestos clave, que incluyó la utilización proyectada de las aeronaves, la estimación de los costos de mantenimiento al término del arrendamiento y la tasa de descuento. Adicionalmente, habilidades y conocimientos especializados fueron requeridos para evaluar las tasas de descuento utilizadas.</p>	<p>Los siguientes procedimientos fueron los que llevamos a cabo principalmente para tratar esta cuestión clave de la auditoría:</p> <p>Evaluamos el diseño y probamos la eficacia operativa de ciertos controles internos relacionados con el proceso para las obligaciones para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados, incluyendo controles relacionados con los supuestos claves utilizados en la estimación de la provisión.</p> <p>Comparamos el costo histórico de las devoluciones de aeronaves contra los montos de provisión hechos por el Grupo en los años anteriores para evaluar la habilidad del Grupo para estimar la provisión. Para todas las devoluciones llevadas a cabo durante el año, comparamos el total del costo de devolución contra el monto provisionado para estos eventos específicos de devolución. Para evaluar los supuestos claves utilizados por el Grupo para estimar las obligaciones para devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados, nosotros llevamos a cabo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- para una muestra de contratos de arrendamiento sujetos a la reserva, comparamos los supuestos de uso proyectado de las aeronaves incluido en el plan de negocios del Grupo contra el promedio de uso en 2025</li> <li>- para una muestra de contratos de arrendamiento, comparamos los costos estimados de las tareas de mantenimiento a ser desarrolladas a la fecha de devolución, incluida en las adiciones a la reserva del año actual, contra la lista de precios de proveedores o los pagos históricos por este tipo de mantenimientos.</li> <li>- para una muestra de contratos de arrendamiento, comparamos el costo real de las obligaciones de devolución de componentes de aeronaves y motores arrendados contra los montos en la provisión del año y los costos de mantenimiento desarrollados para cumplir con las condiciones contractuales de devolución</li> <li>- involucramos a nuestros profesionales en valuación, con habilidades y conocimientos especializados, quienes nos apoyaron en la evaluación de la razonabilidad de las tasas de descuento, comparando los insumos del Grupo con información públicamente disponible para evaluar las tasas de descuento en general.</li> </ul>



## Otra información

La Administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el Reporte Anual del Grupo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025, que deberá presentarse ante la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y ante la Bolsa Mexicana de Valores, pero no incluye los estados financieros consolidados y nuestro informe de los auditores sobre los mismos. El Reporte Anual se estima que estará disponible para nosotros después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión sobre los estados financieros consolidados no cubre la otra información y no expresaremos ningún tipo de conclusión de aseguramiento sobre la misma. Realizaremos un trabajo de aseguramiento sobre la declaración de sostenibilidad que formará parte de la otra información y proporcionaremos una conclusión de aseguramiento separada sobre la misma, que se incluirá dentro de la otra información.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad es leer la otra información cuando esté disponible y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente inconsistente con los estados financieros consolidados o con nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o si parece ser materialmente incorrecta.

Cuando leamos el Reporte Anual, si concluimos que existe un error material en esa otra información, estamos requeridos a reportar ese hecho a los responsables del gobierno de la entidad.

## Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno de la entidad en relación con los estados financieros consolidados

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene intención de liquidar al Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera del Grupo.

## Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de si los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección material en los estados financieros consolidados, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.



- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas, la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de negocio en marcha y, basados en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que el Grupo deje de ser un negocio en marcha.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación razonable.
- Planeamos y llevamos a cabo la auditoría del grupo para obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada sobre la información financiera de las entidades o unidades de negocio dentro del grupo como base para formar una opinión sobre los estados financieros del grupo. Somos responsables de la dirección, supervisión y revisión del trabajo de auditoría realizado para fines de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los responsables del gobierno de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planeados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y de que les hemos comunicado todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar a nuestra independencia y, en donde sea aplicable, las acciones tomadas para eliminar amenazas o las salvaguardas aplicadas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor relevancia en la auditoría de los estados financieros del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

KPMG Cárdenas Dosal S. C.



L. C. C. Rogelio Morales Aguilar

Ciudad de México, a 14 de abril de 2026.



**CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS**  
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)  
**Estados Consolidados de Situación Financiera**  
(Miles de dólares estadounidenses)

	Al 31 de diciembre de	
	2025	2024
<b>Activos</b>		
Activos circulantes:		
Efectivo y equivalentes de efectivo (Nota 6)	US\$ 753,884	US\$ 907,981
Inversiones de corto plazo	20,208	45,737
Cuentas por cobrar:		
Partes relacionadas (Nota 7)	3,436	2,161
Otras cuentas por cobrar, neto (Nota 8)	103,059	76,035
Impuesto al valor agregado por recuperar y otros	96,494	47,825
Impuesto a la utilidad por recuperar	59,062	12,789
Inventarios (Nota 9)	16,726	16,633
Pagos anticipados y otros activos circulantes (Nota 10)	62,433	45,248
Instrumentos financieros derivados (Notas 3, 4 y 5)	189	431
Depósitos en garantía (Nota 11)	277,854	227,211
Total del activo circulante	1,393,345	1,382,051
Activos no circulantes:		
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto (Nota 12)	948,284	1,070,070
Activos por derecho de uso, neto (Nota 14)	2,531,125	2,469,580
Activos intangibles, neto (Nota 13)	38,270	25,957
Instrumentos financieros derivados (Notas 3, 4 y 5)	-	271
Impuesto a la utilidad diferido (Nota 20)	359,770	286,199
Depósitos en garantía (Nota 11)	340,912	426,193
Otros activos a largo plazo	24,906	43,389
Total del activo no circulante	4,243,267	4,321,659
Total del activo	US\$ 5,636,612	US\$ 5,703,710
<b>Pasivos y patrimonio</b>		
Pasivos a corto plazo:		
Ventas de transportación no utilizada (Nota 21)	US\$ 360,796	US\$ 342,777
Proveedores	187,486	161,237
Partes relacionadas (Nota 7)	4,601	2,363
Pasivos acumulados (Nota 15a)	269,189	223,392
Pasivos por arrendamiento (Nota 14)	409,125	391,158
Otros impuestos y contribuciones por pagar (Nota 1r)	268,541	274,178
Impuestos a la utilidad por pagar	11,593	28,737
Deuda financiera (Nota 5)	261,721	283,616
Otros pasivos (Nota 16)	143,187	62,800
Total de pasivo a corto plazo	1,916,239	1,770,258
Pasivos a largo plazo:		
Deuda financiera (Nota 5)	441,117	526,362
Pasivos acumulados (Nota 15b)	6,623	7,849
Pasivos por arrendamiento (Nota 14)	2,744,256	2,670,378
Otros pasivos (Nota 16)	237,631	333,332
Beneficios a empleados (Nota 17)	15,382	12,790
Impuestos a la utilidad diferidos (Nota 20)	11,583	17,928
Total del pasivo a largo plazo	3,456,592	3,568,639
Total del pasivo	5,372,831	5,338,897
Patrimonio (Nota 19):		
Capital social	248,278	248,278
Acciones en tesorería	(12,709)	(12,787)
Aportaciones para futuros aumentos de capital	-	-
Reserva legal	17,363	17,363
Prima en suscripción de acciones	283,180	283,362
Déficit acumulado	(125,581)	(21,709)
Pérdidas acumuladas de otras partidas integrales (Nota 24)	(146,750)	(149,694)
Total del patrimonio	263,781	364,813
Total del pasivo y patrimonio	US\$ 5,636,612	US\$ 5,703,710

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.



**CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS**  
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

**Estados Consolidados de Resultados**

(Miles de dólares estadounidenses, excepto utilidad por acción)

	Por los años terminados el 31 de diciembre de		
	2025	2024	2023
Ingresos operativos (Notas 21 y 26):			
Ingreso pasajero:			
Ingreso por tarifa	US\$ 1,301,750	US\$ 1,517,106	US\$ 1,650,287
Otros ingresos de pasajeros	1,580,665	1,492,593	1,473,237
	<b>2,882,415</b>	<b>3,009,699</b>	<b>3,123,524</b>
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:			
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de Pasajeros	134,483	111,551	115,424
Carga	20,618	20,626	20,025
	<b>3,037,516</b>	<b>3,141,876</b>	<b>3,258,973</b>
Otros ingresos operativos (Nota 22)	(222,256)	(206,444)	(54,710)
Gastos de combustible (Nota 3a)	885,520	893,987	1,165,078
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	544,298	492,507	503,366
Salarios y beneficios	451,096	411,253	386,723
Depreciación de activos por derecho de uso (Nota 14)	448,570	409,935	362,015
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (Nota 14)	196,082	135,155	103,845
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	144,208	169,472	167,341
Gastos de mantenimiento	129,930	100,426	98,445
Otros gastos operativos (Nota 22)	116,901	139,248	169,864
Depreciación y amortización (Notas 12 y 13)	208,176	183,115	134,296
Utilidad de operación	<b>134,991</b>	<b>413,222</b>	<b>222,710</b>
Ingresos financieros (Nota 23)	47,841	49,444	38,222
Costos financieros (Nota 23)	(314,139)	(293,639)	(219,343)
Ganancia (pérdida) cambiaria, neta (Nota 3b)	<b>13,059</b>	<b>13,662</b>	<b>(34,147)</b>
(Pérdida) utilidad antes de impuestos a la utilidad	<b>(118,248)</b>	<b>182,689</b>	<b>7,442</b>
Beneficio (gasto) por impuestos a la utilidad (Nota 20)	<b>14,376</b>	<b>(56,314)</b>	<b>377</b>
<b>(Pérdida) utilidad neta</b>	<b>US\$ (103,872)</b>	<b>US\$ 126,375</b>	<b>US\$ 7,819</b>
(Pérdida) utilidad por acción básica:	US\$ (0.090)	US\$ 0.110	US\$ 0.007
(Pérdida) utilidad por acción diluida:	US\$ (0.090)	US\$ 0.108	US\$ 0.007

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.



**CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS**  
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

**Estados Consolidados de Resultados Integrales**

(Miles de dólares estadounidenses)

	<b>Por los años terminados el 31 de diciembre de</b>		
	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
(Pérdida) utilidad neta del año	<b>US\$ (103,872)</b>	US\$ 126,375	US\$ 7,819
Utilidad (pérdida) de otras partidas integrales:			
<b>Utilidad (pérdida) de otras partidas integrales que serán reclasificadas a (pérdida) utilidad en periodos subsecuentes:</b>			
Utilidad (pérdida) neta en instrumentos financieros derivados de cobertura (Nota 24b)	<b>415</b>	(394)	(1,175)
(Gasto) beneficio de impuestos a la utilidad diferidos (Nota 20c)	<b>(124)</b>	118	362
Diferencias cambiarias por conversión de operaciones Extranjeras	<b>3,543</b>	(3,879)	749
<b>Otras partidas de (pérdida) utilidad integral que no serán reclasificadas a (pérdida) utilidad en periodos subsecuentes:</b>			
Remediciones actuariales de beneficios a empleados (Nota 17)	<b>(1,272)</b>	(130)	(107)
Beneficio de impuestos a la utilidad diferidos (Nota 20c)	<b>382</b>	39	32
Otra utilidad (pérdida) integral del año, neta de impuesto a la utilidad	<b>US\$ 2,944</b>	US\$ (4,246)	US\$ (139)
(Pérdida) utilidad integral del año	<b>US\$ (100,928)</b>	US\$ 122,129	US\$ 7,680

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.



**CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS**  
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

**Estados Consolidados de Cambios en el Patrimonio**

**Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023**

(Miles de dólares estadounidenses)

	<b>Capital social</b>		<b>Acciones en tesorería</b>		<b>Aportaciones para futuros aumentos de capital</b>		<b>Reserva legal</b>		<b>Prima en suscripción de acciones</b>		<b>Déficit acumulado</b>		<b>Pérdidas acumuladas de otras partidas integrales</b>		<b>Total del patrimonio</b>	
	US\$		US\$		US\$		US\$		US\$		US\$		US\$		US\$	
Saldo al 31 de diciembre de 2022	US\$	248,278	US\$	(12,866)	US\$	-	US\$	17,363	US\$	283,174	US\$	(155,903)	US\$	(145,309)	US\$	234,737
Acciones en tesorería	-			(4,020)	-		-			4,186	-		-			166
Acciones ejercidas del plan de incentivos de la Compañía (Nota 18)	-			11	-		-		-	-	-	-	-			11
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 18)	-			5,320	-		-			(5,320)	-	-	-			-
Utilidad neta del año	-			-	-		-		-	-	7,819	-	-			7,819
Pérdida de otras partidas integrales	-			-	-		-		-	-	-		(139)			(139)
Total de utilidad (pérdida) integral	-			-	-		-		-	-	7,819		(139)			7,680
Saldo al 31 de diciembre de 2023		248,278		(11,555)		-		17,363		282,040		(148,084)		(145,448)		242,594
Acciones en tesorería	-			(5,065)	-		-			5,155	-		-			90
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 18)	-			3,833	-		-			(3,833)	-	-	-			-
Utilidad neta del año	-			-	-		-		-	-	126,375	-	-			126,375
Pérdida de otras partidas integrales	-			-	-		-		-	-	-		(4,246)			(4,246)
Total de utilidad (pérdida) integral	-			-	-		-		-	-	126,375		(4,246)			122,129
Saldo al 31 de diciembre de 2024		248,278		(12,787)		-		17,363		283,362		(21,709)		(149,694)		364,813
Acciones en tesorería	-			(4,699)	-		-			4,595	-		-			(104)
Costo del plan de beneficios a empleados a largo plazo (Nota 18)	-			4,777	-		-			(4,777)	-	-	-			-
Pérdida neta del año	-			-	-		-		-	-	(103,872)	-	-			(103,872)
Utilidad de otras partidas integrales	-			-	-		-		-	-	-		2,944			2,944
Total de (pérdida) utilidad integral	-			-	-		-		-	-	(103,872)		2,944			(100,928)
Saldo al 31 de diciembre de 2025	US\$	248,278	US\$	(12,709)	US\$	-	US\$	17,363	US\$	283,180	US\$	(125,581)	US\$	(146,750)	US\$	263,781

Las notas adjuntas son parte integrante de estos estados financieros consolidados.



**CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS**  
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

**Estados Consolidados de Flujos de Efectivo**

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023

(Miles de dólares estadounidenses)

	Por los años terminados el 31 de diciembre de					
	2025		2024		2023	
<b>Actividades de operación</b>						
(Pérdida) utilidad neta	US\$	(103,872)	US\$	126,375	US\$	7,819
Ajustes por:						
Depreciación y amortización (incluyendo activos por derecho de uso) (Notas 12, 13 y 14)		656,746		593,050		496,311
Provisión para pérdidas crediticias esperadas (Nota 8)		869		818		1,330
Ingresos financieros (Nota 23)		(47,841)		(49,444)		(38,222)
Costos financieros		312,911		292,135		218,130
(Utilidad) pérdida, neta por diferencias cambiarias		(30,651)		(10,245)		25,471
Instrumentos financieros derivados (Notas 3 y 4)		2,475		2,213		579
Costo amortizado (CEBUR)		504		608		634
Utilidad neta, por venta y arrendamiento en vía de regreso, de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 22)		(36,113)		(33,633)		(11,815)
Beneficios a empleados (Nota 17)		273		1,205		3,296
Beneficios por extensión de contratos de arrendamiento de aeronaves y otros beneficios por servicios		(761)		(761)		(761)
(Beneficio) gasto por impuestos a la utilidad		(14,376)		56,314		(377)
Plan de incentivos para ejecutivos e incentivos de largo plazo		6,272		5,178		5,769
		<b>746,436</b>		<b>983,813</b>		<b>708,164</b>
Cambios en activos y pasivos de operación:						
Partes relacionadas		963		(15,643)		3,390
Otras cuentas por cobrar		68,772		63,363		(7,784)
Impuestos por recuperar y pagados por anticipado		(20,921)		74,683		69,607
Inventarios		(93)		(516)		(359)
Pagos anticipados		(64,958)		(35,991)		(24,488)
Otros activos		971		(2,904)		(1,904)
Depósitos en garantía		38,001		(48,634)		(58,243)
Proveedores		23,975		(70,072)		36,620
Pasivos acumulados		40,874		56,661		(24,929)
Otros impuestos y contribuciones por pagar		1,907		(29,005)		(9,453)
Venta de transportación no utilizada		18,019		(623)		(3,069)
Instrumentos financieros derivados		(1,225)		(2,055)		-
Otros pasivos		(30,844)		85,626		41,775
Efectivo generado por actividades de operación		<b>821,877</b>		<b>1,058,703</b>		<b>729,327</b>
Intereses recibidos		47,841		49,444		38,222
Impuestos a la utilidad pagados		(119,891)		(18,418)		(37,724)
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación		<b>749,827</b>		<b>1,089,729</b>		<b>729,825</b>
<b>Actividades de inversión</b>						
Adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo (Nota 12)		(291,592)		(583,075)		(480,753)
Adquisiciones de activos intangibles (Nota 13)		(24,283)		(17,598)		(10,387)
Adquisición de otras inversiones a corto plazo		(21,606)		(48,717)		(17,012)
Ingresos provenientes del vencimiento de otras inversiones a corto plazo		47,135		16,877		-
Reembolsos de anticipos para la compra de aeronaves (Nota 12)		195,982		159,993		45,085
Cobros por venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo		5,550		-		122
Cobros por venta de aeronaves		-		-		901
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión		<b>(88,814)</b>		<b>(472,520)</b>		<b>(462,044)</b>
<b>Actividades de financiamiento</b>						
Costos de transacciones relacionados con el CEBUR y otros financiamientos		(1,135)		(1,691)		(2,547)
Recursos de las acciones en tesorería ejercidas		-		-		11
Recursos por venta de acciones en tesorería		-		-		1,018
Instrumentos financieros derivados		-		(124)		(1,493)
Compra de acciones en tesorería		(4,699)		(5,065)		(4,021)
Intereses pagados		(71,142)		(58,448)		(37,179)
Pagos de pasivos por arrendamiento (Nota 14)		(631,019)		(583,395)		(529,074)
Pago de deuda financiera		(259,657)		(208,087)		(97,909)
Recursos obtenidos de deuda financiera		148,802		385,240		456,808
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento		<b>(818,850)</b>		<b>(471,570)</b>		<b>(214,386)</b>
(Decremento) incremento de efectivo y equivalentes de efectivo		(157,837)		145,639		53,395
Efecto por tipo de cambio en el efectivo, neto		3,740		(11,812)		8,906
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del año		907,981		774,154		711,853
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del año	US\$	<b>753,884</b>	US\$	<b>907,981</b>	US\$	<b>774,154</b>

Las notas adjuntas son parte integral de estos estados financieros consolidados.



**CONTROLADORA VUELA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN,  
S.A.B. DE C.V. Y SUBSIDIARIAS**  
(Operando bajo el nombre comercial VOLARIS)

**Notas a los estados financieros consolidados**

**Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024**

(Miles de dólares de los Estados Unidos de América “US\$”, excepto cuando se indique lo contrario)

**1. Descripción del negocio y resumen de las políticas contables materiales**

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (“Controladora”), fue constituida de acuerdo con las Leyes Mexicanas el 27 de octubre de 2005. Los presentes estados financieros consolidados comprenden la Controladora y sus subsidiarias (en conjunto denominadas como la “Compañía”).

La Compañía tiene sus oficinas principales en la Ciudad de México, en Av. Antonio Dovalí Jaime No. 70, Piso 13, Torre B, Colonia Zedec Santa Fe, Ciudad de México, México C.P. 01210.

La Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. (“Concesionaria”) cuenta con una concesión para prestar el servicio público de transporte aéreo de pasajeros, carga y de correo en México y el extranjero.

La concesión fue otorgada por el gobierno federal mexicano a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (“SICT”) el 9 de mayo de 2005, por un periodo inicial de cinco años y fue extendida el 17 de febrero de 2010 por un periodo adicional de diez años. El 24 de febrero de 2020, la concesión de Concesionaria fue extendida por un periodo de 20 años a partir del 9 de mayo 2020.

Concesionaria realizó su primer vuelo comercial como aerolínea de bajo costo el 13 de marzo de 2006. Concesionaria opera bajo el nombre comercial de “Volaris”. El 11 de junio de 2013, Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.P.I. de C.V. cambió su nombre corporativo a Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V.

El 23 de septiembre de 2013, la Compañía completó su oferta pública inicial en la Bolsa de Nueva York (“NYSE”) y en la Bolsa Mexicana de Valores (“BMV”), y el 18 de septiembre de 2013, comenzó a operar bajo la clave de pizarra de “VLRIS” y “VOLAR”, respectivamente.

El 16 de noviembre de 2015, algunos accionistas de la Compañía completaron una oferta de acciones secundaria (*follow-on*) en la NYSE.

El 11 de diciembre de 2020, la Compañía concluyó una oferta pública primaria subsecuente de 134,000,000 de sus Certificados de Participación Ordinarios o CPOs, en la forma de “American Depositary Shares, o ADSs”, a un precio al público de US\$11.25 por ADSs en los Estados Unidos de América y otros países fuera de México, de conformidad con la declaración de registro de la Compañía presentada ante la Comisión de Valores de los Estados Unidos de América (Security and Exchange Commission). En relación con la oferta, los intermediarios colocadores ejercieron su opción de comprar hasta 20,100,000 CPOs adicionales en forma de ADSs. Cada ADSs representa 10 CPOs y cada CPO representa un interés financiero en una acción Serie A de las acciones ordinarias de la Compañía.



2.

El 10 de noviembre de 2016, la Compañía, a través de su subsidiaria Vuela Aviación, S.A. (“Volaris Costa Rica”), obtuvo de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Costa Rica un Certificado de Operador Aéreo para prestar servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, en vuelos regulares y vuelos no regulares por un período inicial de cinco años. El 20 de diciembre de 2021 se renovó, modificó y extendió por 15 años más el Certificado de Operador Aéreo de Volaris Costa Rica. Volaris Costa Rica inició operaciones el 1 de diciembre de 2016.

El 25 de agosto de 2021, la Compañía a través de su subsidiaria Vuela El Salvador, S.A. de C.V. (“Volaris El Salvador”) obtuvo de la Autoridad de Aeronáutica Civil de El Salvador un permiso de operación, para servicios de transporte aéreo público internacional regular y no regular de pasajeros, carga y correo con vigencia hasta el 30 de mayo de 2024. El 28 de mayo de 2024 se renovó, modificó y extendió por cinco años más el permiso de operación de Volaris El Salvador. Volaris El Salvador inició operaciones el 15 de septiembre de 2021.

El 13 de octubre de 2021, “Concesionaria” concluyó la emisión de 15,000,000 (quince millones) de Certificados Bursátiles Fiduciarios, bajo la clave de pizarra VOLARCB 21L por un monto de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US\$72.1 millones, con base al tipo de cambio de Ps.20.80 por US\$1 al 13 de octubre de 2021), emitidos por CIBanco, SA, Institución de Banca Múltiple (ahora, Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva), en su calidad de Fiduciario en el Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 creado por Concesionaria, en la segunda emisión al amparo del programa autorizado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores por un monto de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos (US\$144.2 millones, con base al tipo de cambio de Ps.20.80 por US\$1 al 13 de octubre de 2021). Los Certificados Bursátiles cumplen con los Principios de Bonos Vinculados a la Sostenibilidad 2020 (“Sustainability-Linked Bond Principles”), administrados por la Asociación Internacional del Mercado de Capitales (ICMA) y tiene como objetivos de Sostenibilidad (SPT) para el indicador de desempeño (por sus siglas en inglés *Key Performance Indicator* “KPI”) reducir las emisiones de carbono de las operaciones de Volaris medidas como gramos de emisiones de CO<sub>2</sub> por pasajero por kilómetro (gCO<sub>2</sub> / RPK) en un 21.54%, 24.08% y 25.53% para 2022, 2023 y 2024, respectivamente, en comparación con 2015. Esta oferta incentiva a la Compañía a lograr sus objetivos sostenibles a largo plazo, entre los que se encuentran reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en un 35.42% gCO<sub>2</sub>/RPK para 2030 vs 2015. Los Certificados Bursátiles tienen un vencimiento de cinco años y pagarán una tasa de interés de TIIE 28 más 200 puntos base.

El 28 de septiembre de 2023 “Concesionaria”, concluyó la emisión 15,000,000 (quince millones) de Certificados Bursátiles Fiduciarios, bajo la clave de pizarra VOLARCB 23 por un monto de Ps.1.5 mil millones de pesos mexicanos (US\$85.8 millones, con base al tipo de cambio de Ps.17.47 por US\$1 al 28 de septiembre de 2023), emitidos por CIBanco, SA, Institución de Banca Múltiple (ahora, Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva), en su calidad de Fiduciario en el Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 creado por Concesionaria Vuela Compañía de Aviación, S.A.P. I de C.V. en la tercera oferta bajo el programa autorizado y ampliado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores por un monto de hasta Ps.5.0 mil millones de pesos mexicanos (US\$286.2, con base al tipo de cambio de Ps.17.47 por US\$1 al 28 de septiembre de 2023). Las Notas Fiduciarias estarán respaldadas por derechos de cobro futuros bajo acuerdos celebrados con procesadores de tarjetas de crédito sobre flujos derivados de la venta de boletos aéreos y otros servicios relacionados a través de tarjetas de crédito VISA y Mastercard, a través de su portal de internet, agencias de viaje, call center y oficina de ventas. Los Fideicomisos tienen un plazo de vencimiento de cinco años y pagarán una Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (“TIIE”) 28 más 215 puntos base. Los colocadores fueron Casa de Bolsa BBVA México, S.A. de C.V., Grupo Financiero BBVA México y Actinver Casa de Bolsa, S.A. de C.V., Grupo Financiero Actinver.



El 22 de noviembre de 2023, todos los tenedores de las 57,513,873 Acciones Serie B en circulación de la Compañía concluyeron la conversión de todas las acciones Serie B en 57,513,873 Acciones Serie A representadas por Certificados de Participación Ordinarios en forma de las correspondientes “American Depositary Shares o ADSs”.

Los estados financieros consolidados adjuntos y las notas fueron aprobados para su emisión por el Presidente y Director General de la Compañía, Enrique J. Beltranena Mejicano, y el Vicepresidente Senior de Administración y Finanzas, Jaime E. Pous Fernández, el 14 de abril de 2026 y los eventos subsecuentes fueron considerados hasta esa fecha. Los presentes estados financieros consolidados serán presentados para su autorización al Consejo de Administración de la Compañía el 22 de abril de 2026 y posteriormente presentados para su autorización a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas el 24 de abril de 2026.

#### **a) Eventos relevantes**

El 18 de diciembre de 2025, la Compañía y Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. ("Viva") anunciaron que habían llegado a un acuerdo para establecer un nuevo grupo mexicano de aerolíneas bajo una estructura de sociedad controladora, con el objetivo de aumentar los viajes aéreos de bajo costo y la conectividad en México y en el extranjero.

Esta transacción está sujeta a la aprobación regulatoria; por lo tanto, al 31 de diciembre de 2025 y a la fecha de emisión de los Estados Financieros Consolidados, no se ha reconocido ningún impacto contable.

#### **Bases de preparación**

##### **Bases de cumplimiento**

Los estados financieros consolidados incluyen los estados financieros de la Compañía al 31 de diciembre de 2025 y 2024, y por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los cuales fueron preparados de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF (“NIIF” Normas Internacionales de Información Financiera), emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (“IASB”, por sus siglas en inglés).

La moneda de presentación de los estados financieros consolidados de la Compañía es el dólar estadounidense. Todos los valores presentados en los estados financieros consolidados se redondean a miles (US\$000), excepto cuando se indique lo contrario.

La Compañía ha aplicado de manera consistente sus políticas contables a todos los periodos incluidos en estos estados financieros consolidados, los cuales proveen información comparativa respecto de periodos anteriores.

##### **Bases de medición y presentación**

Los estados financieros consolidados adjuntos de la Compañía han sido preparados bajo la práctica común de costo histórico, salvo por los instrumentos financieros derivados que se midieron a su valor razonable.

La preparación de los estados financieros consolidados de acuerdo con las NIIF requiere que la administración haga uso de estimaciones y supuestos que afectan los montos reportados en los estados financieros consolidados y sus notas adjuntas. Los resultados reales podrían diferir de estas estimaciones.



## Moneda de presentación y definición de términos

Los estados financieros consolidados y las notas que acompañan a los estados financieros consolidados son presentados en dólares estadounidenses, excepto cuando se hace referencia específica a una moneda diferente. Cuando se hace referencia a dólares estadounidenses o “US\$” se refiere a dólares de los Estados Unidos. Las cifras de los estados financieros consolidados y sus notas que acompañan a los estados financieros consolidados son expresadas en miles, excepto cuando se hagan referencia a la utilidad o pérdida por acción y/o precios por acción. Al hacer referencia a “Ps” o “Pesos”, son pesos mexicanos. Cuando se considera relevante, algunas cifras en moneda extranjera presentadas en las notas a los estados financieros consolidados incluyen entre paréntesis su conversión de conveniencia al dólar y/o al peso, según aplique.

### b) Bases de consolidación

Los estados financieros consolidados adjuntos incluyen los estados financieros de la Compañía y sus Subsidiarias. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, las compañías incluidas para propósitos contables en los estados financieros consolidados son las siguientes:

Nombre	Actividad principal	País	% de Participación	
			2025	2024
Concesionaria Vuela Compañía de Aviación S.A.P.I. de C.V.	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en México y en el extranjero	México	100%	100%
Vuela Aviación, S.A.	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Costa Rica y en el extranjero	Costa Rica	100%	100%
Vuela, S.A. (“Vuela”) <sup>(1)</sup>	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en Guatemala y en el extranjero	Guatemala	100%	100%
Vuela El Salvador, S.A. de C.V.	Servicios de transporte aéreo para pasajeros, carga y correo en El Salvador y en el extranjero	El Salvador	100%	100%
Comercializadora Volaris, S.A. de C.V. (“Comercializadora”) <sup>(5)</sup>	Programa de lealtad	México	100%	100%
Servicios Earhart, S.A. <sup>(1)</sup>	Prestación de servicios especializados a afiliadas	Guatemala	100%	100%
Servicios Corporativos Volaris, S.A. de C.V. (“Servicios Corporativos”)	Prestación de servicios especializados a afiliadas	México	100%	100%
Comercializadora V Frecuenta, S.A. de C.V. (“Comercializadora V Frecuenta”) <sup>(1)</sup>	Programa de lealtad	México	100%	100%
Viajes Vuela, S.A. de C.V. (“Viajes Vuela”)	Agencia de viajes	México	100%	100%
Guatemala Dispatch Service, S.A. (“GDS, S.A.”)	Servicios técnicos aeronáuticos	Guatemala	100%	100%
Fideicomiso Irrevocable de Administración número F/745291 “Fideicomiso Administrativo”	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 18)	México	100%	100%
Fideicomiso de Administración número CIB/3081 “Fideicomiso Administrativo”	Fideicomiso de administración de acciones (Nota 18)	México	100%	100%
Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB/3249 “Fideicomiso Administrativo”	Fideicomiso de administración de valores respaldados por activos (Nota 5)	México	100%	100%
Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso CIB/3853 <sup>(6)</sup>	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%
Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso CIB/3855 <sup>(6)</sup>	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%



Nombre	Actividad principal	País	% de Participación	
			2025	2024
Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso CIB/3866 <sup>(6)</sup>	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%
Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso CIB/3867 <sup>(6)</sup>	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%
Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso CIB/3921 <sup>(6)</sup>	Financiamiento de pagos anticipados para compra de aeronaves (Nota 5)	México	100%	100%
Banco de Utah, Fideicomiso N503VL <sup>(2)</sup>	Financiamiento de administración de aeronaves	Estados Unidos	-	100%
Banco de Utah, Fideicomiso N504VL <sup>(3)</sup>	Financiamiento de administración de aeronaves	Estados Unidos	-	100%
Banco de Utah, Fideicomiso N508VL <sup>(4)</sup>	Financiamiento de administración de aeronaves	Estados Unidos	100%	-
Banco de Utah, Fideicomiso N522VL <sup>(7)</sup>	Financiamiento de administración de aeronaves	Estados Unidos	100%	-

(1) La Compañía no ha iniciado operaciones.

(2) El fideicomiso fue terminado el 14 de marzo de 2025.

(3) El fideicomiso fue terminado el 8 de abril de 2025.

(4) El fideicomiso fue constituido con efectos a partir del 27 de enero de 2025.

(5) El 16 de julio de 2025, la Compañía lanzó su nuevo programa de lealtad "altitude" operado a través de Comercializadora.

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

(7) El fideicomiso fue constituido con efectos a partir del 1 de octubre de 2025.

## Consolidación por control

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

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

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

Los estados financieros de las subsidiarias fueron preparados por el mismo periodo en el que reporta la Compañía, aplicando políticas contables consistentes.

Se obtiene control cuando la Compañía está expuesta o tiene derechos a los rendimientos variables derivados de su implicación en una entidad, y tiene la capacidad de influir en esos rendimientos a través del ejercicio de su poder sobre la misma. Específicamente, la Compañía controla a una entidad si, y solo si, la Compañía tiene:

- (i) Poder sobre la entidad (es decir, derechos existentes que le otorgan la facultad de dirigir las actividades relevantes de la participada).
- (ii) Exposición o derecho a los rendimientos variables derivados de su implicación en la entidad.
- (iii) Capacidad para utilizar su poder sobre la entidad para influir en el importe de los rendimientos.

Cuando la Compañía no disponga de la mayoría de los derechos de voto o derechos similares sobre una participada, la Compañía considerará todos los hechos y circunstancias relevantes para evaluar si tiene poder sobre una entidad, incluyendo:

- (i) El acuerdo contractual con otros propietarios de los derechos de voto de la entidad participada.



6.

- (ii) Los derechos derivados de otros acuerdos contractuales, y
- (iii) Los derechos de voto y derechos de voto potenciales de la Compañía.

La Compañía realiza una evaluación sobre si tiene o no control en una entidad y si los hechos y circunstancias indican que hay cambios en uno o más de los tres elementos que determinan el control. La consolidación de una subsidiaria comienza cuando la empresa adquiere el control de la subsidiaria y termina cuando pierde el control de la misma. Los activos, pasivos, ingresos y gastos de una subsidiaria que se han adquirido o enajenado durante el ejercicio, se incluyen en los estados financieros consolidados de la Compañía desde la fecha en la que obtiene control o hasta la fecha en la que la Compañía pierde el control de la subsidiaria.

Todos los saldos, transacciones, ganancias y pérdidas no realizadas resultantes de transacciones intercompañías se eliminan en su totalidad en el proceso de consolidación de los estados financieros consolidados.

En la consolidación, los activos y pasivos de las operaciones extranjeras se convierten a dólares estadounidenses al tipo de cambio vigente en la fecha de presentación y sus estados de resultados, se convierten a los tipos de cambio promedio vigentes en ese momento. Las diferencias de cambio que surgen en la conversión para consolidación se reconocen en otros resultados integrales (“ORI”). En la enajenación de una operación extranjera, el componente de ORI correspondiente a esa operación extranjera en particular se reconoce en resultados.

### **c) Reconocimiento de ingresos**

#### **Ingreso pasajero**

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

Las ventas de boletos para futuros vuelos son inicialmente reconocidas en el pasivo dentro del rubro de “ventas de transportación no utilizada” y una vez que se proporciona el servicio de transportación correspondiente por la Compañía, o cuando el boleto no reembolsable expira en la fecha de itinerario, se reconoce el ingreso devengado y la cuenta de pasivo de ventas de transportación no utilizada es reducida por el mismo monto. Todos los boletos de la Compañía son no reembolsables; sin embargo, ciertos boletos pueden ser modificados mediante el pago de una tarifa.

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

La Compañía también clasifica como otros ingresos pasajeros, a los ingresos provenientes de la membresía “V Club” y otros servicios similares, los cuales son reconocidos como ingreso en la vigencia en que el servicio es prestado.



## **Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero**

Los ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros más significativos incluyen: (i) otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero que se describen a continuación, y (ii) los servicios de carga.

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

La Compañía también evalúa, en cada nueva transacción aplicable, las consideraciones de agente-principal en relación con ciertos acuerdos de servicios no relacionados con el vuelo, prestados por terceros. Cuando la Compañía determina que los servicios subyacentes se brindan a través de terceros que son los principales responsables de brindar los servicios, los ingresos por estos servicios específicos de viajes no relacionados con el vuelo se presentan en forma neta (agente).

## **Acuerdos de código compartido**

- 1) El 16 de enero de 2018, la Compañía y Frontier firmaron un acuerdo de código compartido, el cual inició operaciones en septiembre de 2018.

A través de esta alianza con Frontier, los clientes de la Compañía tienen acceso a ciudades adicionales en los Estados Unidos más allá de los destinos actualmente disponibles, debido a que los clientes de la Compañía pueden adquirir boletos a cualquiera de los destinos de Frontier; y los clientes de Frontier tienen acceso a los nuevos destinos en México a través de la presencia de Volaris en aeropuertos mexicanos.

Los boletos de código compartido se pueden adquirir directamente en la página web de Volaris. La aerolínea que presta el servicio de transporte reconoce el ingreso cuando se presta el servicio al cliente.

- 2) El 22 de mayo de 2024, la Compañía e Iberia Líneas Aéreas de España, S.A., (Iberia) firmaron un acuerdo de código compartido, el cual inició operaciones en septiembre 2024.
- 3) El 7 de noviembre de 2025, la Compañía y Hainan Airlines Holding Co., Ltd (Hainan) firmaron un acuerdo de código compartido, el cual inició operaciones en diciembre 2025.
- 4) El 23 de abril de 2025, la Compañía y Compañía Panameña de Aviación, S.A., (COPA) firmaron un acuerdo de código compartido, el cual inició operaciones en noviembre 2025.

A través de estas alianzas, los clientes de Iberia, Hainan y COPA obtienen acceso a destinos adicionales operados por la Compañía. Sus clientes pueden adquirir boletos en conexión bajo el acuerdo de código compartido a través de sus respectivos sitios web hacia cualquiera de sus rutas y acceder a la red de destinos Volaris en México. La Compañía reconoce el ingreso correspondiente al segmento operado cuando se presta el servicio al cliente.

## **Otras consideraciones analizadas como parte de los ingresos de contratos con clientes**

Todos los servicios prestados por la Compañía, incluyendo la venta de boletos para vuelos futuros, otros servicios de pasajero y otros servicios no pasajero, deben ser pagados en una sola exhibición. El pago del precio de la transacción es igual al efectivo liquidado por el cliente a la fecha de venta (utilizando diferentes opciones de pago como las tarjetas de crédito o débito, pago a través de terceras partes o directamente en el mostrador en efectivo). La Compañía aplica un juicio mínimo o ningún juicio para determinar el momento del reconocimiento de ingresos y el monto de estos. Inclusive si la mayoría de las ventas de servicios se reconocen inicialmente como pasivos, estas transacciones no generan un componente de financiamiento.



8.

El costo de obtener un contrato está representado por las comisiones pagadas a las agencias de viaje y las comisiones bancarias cargadas por las instituciones financieras que procesan las transacciones electrónicas. La Compañía no incurre en costos adicionales para obtener y cumplir con los contratos, que cumplan los requisitos para ser capitalizados.

Las cuentas por cobrar provienen principalmente de instituciones financieras, derivadas de las transacciones con tarjetas de débito o crédito, y por lo tanto no generan intereses y tienen un término de 24 a 48 horas. La Compañía tiene el derecho de cobro desde el inicio de los contratos y no existen descuentos, incentivos, bonos u otras consideraciones variables subsecuentes a la compra que pudieran modificar el monto del precio de la transacción.

Los boletos de la Compañía no son reembolsables. Sin embargo, si la Compañía cancela un vuelo por causas atribuibles a la aerolínea, entonces el pasajero tiene derecho a mover su vuelo sin costo alguno, recibir un reembolso o un vale. No se reconocen ingresos hasta que se canjea el vale y el vuelo asociado se realiza o el vale expira. Cuando los vales emitidos superaran el importe original pagado por el pasajero, el exceso se registra como reducción de los ingresos operativos. Todos los ingresos de la Compañía relacionados con servicios futuros se prestan durante un periodo aproximado de 12 meses.

#### **Contrato con FEMSA**

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

Bajo el contrato "Spin Premia", los clientes que participan en este programa tienen derecho a acumular o redimir puntos, cuando compran bienes o consumen servicios con cualquiera de las compañías que forman parte de la coalición.

Los puntos acumulados por servicios prestados por la Compañía se registran como una disminución de los ingresos. Los puntos redimidos en los servicios prestados por la Compañía son registrados como un ingreso diferido hasta que el servicio es proveído o los puntos expiran. El valor de los puntos se determina de acuerdo con las condiciones contractuales entre la Compañía y FEMSA.

El 30 de junio de 2025 la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria terminó el contrato de coalición con Lealtad Mercadotecnia y Conocimientos Agregados, S.A.P.I. de C.V.

#### **d) Efectivo y equivalentes de efectivo**

El efectivo y equivalentes de efectivo están representados por depósitos bancarios, depósitos a la vista a corto plazo e inversiones de alta liquidez, con vencimientos cercanos a tres meses, desde la fecha de contratación establecida en los contratos. Para fines del estado consolidado de flujos de efectivo, el efectivo y los equivalentes de efectivo, consisten en efectivo e inversiones a corto plazo.

La administración evalúa las transacciones de efectivo realizadas por la Compañía, para determinar el efectivo y las actividades de inversión disponibles. Estas transacciones se clasifican con base en los resultados de esta evaluación.



La Compañía tiene acuerdos con instituciones financieras que procesan transacciones de tarjetas de crédito de clientes para la venta de viajes aéreos y otros servicios. Estos acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito no tienen requisitos significativos de reserva de efectivo.

La Compañía constituye reservas de efectivo requeridas por un contrato de deuda; sin embargo, dichas reservas permanecen disponibles para su uso.

#### **e) Inversiones a corto plazo**

Las inversiones a corto plazo consisten en depósitos bancarios a plazo fijo con vencimiento desde la fecha de contratación establecida en la negociación y los días estipulados en los contratos.

#### **f) Instrumentos financieros reconocimiento inicial y medición posterior**

Un instrumento financiero es cualquier contrato que da lugar al reconocimiento de un activo financiero en una entidad y a un pasivo financiero o instrumento de patrimonio en otra entidad.

#### **i) Activos financieros**

##### **Reconocimiento inicial**

##### **Clasificación de activos financieros y medición inicial**

La Compañía determina la clasificación y medición de los activos financieros, de acuerdo con las categorías de la NIIF 9 “Instrumentos Financieros”, las cuales se basan en: las características de los flujos de efectivo contractuales de los activos y el objetivo del modelo de negocio considerado para mantenerlos.

Los activos financieros incluyen aquellos contabilizados a valor razonable con cargo a resultados (“VRCCR”), cuyo objetivo es mantenerlos para propósitos de negociación (inversiones a corto plazo) o a costo amortizado para cuentas por cobrar mantenidas para cobrar flujos de efectivo contractuales, los cuales se caracterizan únicamente por el pago de principal e intereses (“UPPI”). Los instrumentos financieros derivados también son considerados activos financieros cuando representan derechos contractuales para recibir efectivo u otros activos financieros. Todos los activos financieros de la Compañía son reconocidos inicialmente a valor razonable, incluyendo los instrumentos financieros derivados.

##### **Reconocimiento subsecuente**

La medición posterior de los activos financieros depende de su clasificación inicial de la siguiente manera:

1. Activos financieros a VRCCR, los cuales incluyen activos mantenidos para negociación.
2. Activos financieros a costo amortizado, cuyas características cumplen el criterio UPPI y fueron originados para ser mantenidos para cobro de principal e intereses de acuerdo con el modelo de negocio de la Compañía.
3. Activos financieros a valor razonable con cambios en otros resultados integrales (“ORI”) con reciclaje en los resultados acumulados.

##### **Bajas**

Un activo financiero (o cuando sea aplicable, una parte de algún activo financiero o parte de un grupo de activos financieros similares) se deja de reconocer cuando:



10.

- a) Los derechos para recibir flujos de efectivo provenientes del activo han expirado;
- b) La Compañía ha transferido sus derechos para recibir flujos de efectivo de un activo o ha asumido la obligación de pagar flujos de efectivo recibidos en su totalidad y prácticamente de inmediato a un tercero; bajo un acuerdo “de transferencia”: (i) la Compañía ha transferido prácticamente todos los riesgos y beneficios del activo; (ii) la Compañía no ha transferido ni retenido todos los riesgos y beneficios del activo, pero ha transferido el control del activo; o cuando la Compañía ha transferido su derecho para recibir flujos de efectivo de un activo o celebró un acuerdo “de transferencia”. En este caso, la Compañía debe evaluar hasta qué grado ha retenido los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo. Si la Compañía no ha transferido ni retenido prácticamente todos los riesgos y beneficios del activo, o transferido el control del activo, el activo se reconoce en proporción a la participación de la Compañía en el activo.

En ese caso, la Compañía también reconoce el pasivo relacionado. El activo transferido y el pasivo relacionado se miden de una manera que refleje los derechos y obligaciones que la Compañía haya retenido.

## **ii) Deterioro de activos financieros**

En cada fecha de reporte, la Compañía evalúa si existe evidencia objetiva de que un activo financiero o grupo de activos financieros tienen deterioro. Un activo financiero tiene deterioro crediticio cuando uno o más eventos que han ocurrido desde el reconocimiento inicial de un activo (un evento de pérdida), tienen un impacto en los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero o el grupo de activos financieros, el cual puede ser estimado confiablemente.

La evidencia de que un activo financiero tiene deterioro crediticio puede incluir indicios de que los deudores o un grupo de deudores están experimentando dificultades financieras significativas, incumplimiento o morosidad en las cuentas por cobrar, la probabilidad de que entren en bancarrota u otra reestructura financiera, así como datos observables que indiquen que hay una disminución considerable en el estimado de los flujos de efectivo, atrasos o condiciones económicas que se correlacionan con los fallos económicos. Otras revelaciones relacionadas con el deterioro de los activos financieros también se proporcionan en la (Nota 8).

Para las cuentas por cobrar, la Compañía aplica un enfoque simplificado al calcular las pérdidas crediticias esperadas (“ECL” por sus siglas en inglés). Por lo tanto, la Compañía no identifica los cambios en el riesgo crediticio, sino que reconoce una provisión para pérdidas basada en las ECL de por vida en cada fecha de reporte.

Con base en esta evaluación se tienen en cuenta la provisión para las pérdidas esperadas de estas cuentas por cobrar (Nota 8).

## **iii) Pasivos financieros**

### **Reconocimiento inicial y medición**

Los pasivos financieros se clasifican, en su reconocimiento inicial, como pasivos financieros a VRCR, incluyendo préstamos y créditos, cuentas por pagar a proveedores, ventas de transportación no utilizada, otras cuentas por pagar e instrumentos financieros.



Todos los pasivos financieros se reconocen inicialmente a su valor razonable y en el caso de préstamos, créditos y cuentas por pagar, se netean los costos de transacción directamente atribuibles.

### **Reconocimiento subsecuente**

La medición de los pasivos financieros depende de la clasificación que se presenta a continuación:

#### **Pasivos financieros a costo amortizado**

Las cuentas por pagar son medidas subsecuentemente a costo amortizado y no devengan intereses o resultan en ganancias o pérdidas debido a su naturaleza de corto plazo.

Los préstamos y créditos son la categoría más relevante de la Compañía. Después del reconocimiento inicial a valor razonable (consideración recibida), los préstamos y créditos que devengan intereses se miden a su costo amortizado usando el método de tasa de interés efectiva (TIE). Las ganancias y pérdidas se reconocen en los resultados del ejercicio al momento en que los pasivos son dados de baja, así como el proceso de amortización del método de TIE.

El costo amortizado se calcula tomando en consideración cualquier descuento o prima de emisión sobre la adquisición, así como las cuotas y costos que forman una parte integral de la TIE. La amortización de la TIE se presenta como costo financiero en el estado consolidado de resultados. Esta categoría de costo amortizado generalmente se aplica a los préstamos que devengan intereses (Nota 5).

#### **Pasivos financieros a VRCCR**

Los pasivos financieros a VRCCR incluye los pasivos financieros designados a la fecha del reconocimiento inicial a valor razonable clasificados como mantenidos para negociación, si son adquiridos con el propósito de venderlos en un futuro cercano. Esta categoría incluye instrumentos financieros derivados en relaciones de cobertura definidas bajo la NIIF 9 “*Instrumentos Financieros*”.

### **Bajas**

Un pasivo financiero se deja de reconocer cuando la obligación se cumple, se cancela o expira.

Cuando un pasivo financiero existente es reemplazado por otro proveniente del mismo prestamista bajo condiciones sustancialmente diferentes, o si las condiciones de un pasivo existente se modifican de manera sustancial, tal intercambio o modificación se trata como una baja de un pasivo original y da lugar al reconocimiento de un pasivo nuevo.

La diferencia en los valores netos en libros correspondientes se reconoce en el estado consolidado de resultados.

### **Compensación de instrumentos financieros**

Los activos y pasivos financieros son compensados y el monto neto es reconocido en el estado consolidado de situación financiera si:

- (i) Existe actualmente un derecho exigible legalmente de compensar los importes reconocidos, y
- (ii) Se tiene la intención de liquidarlos, por el importe neto o de realizar los activos y pagar los pasivos simultáneamente.



12.

### **g) Otras cuentas por cobrar**

Las otras cuentas por cobrar se integran principalmente por los procesadores de tarjetas de crédito relacionados con la venta de boletos. Dichas cuentas son valuadas a su costo menos las estimaciones reconocidas para las pérdidas crediticias, lo cual es similar a su valor razonable debido a su naturaleza de corto plazo.

### **h) Inventarios**

Los inventarios consisten principalmente en refacciones consumibles, accesorios, materiales y suministros de equipo de vuelo, y se reconocen a su costo de adquisición. Los inventarios se contabilizan a su costo más bajo o a su valor neto de realización, el que sea menor. El costo de los inventarios se determina basado en el método de identificación específica y se registra como gasto conforme se utiliza en las operaciones. La Compañía reconoce las estimaciones necesarias por disminuciones en el valor de sus inventarios por deterioro, obsolescencia, lento movimiento y causas que indiquen que el uso o realización de los repuestos de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo que forman parte del inventario será menor al valor registrado. El costo de los inventarios se determina sobre la base del método de identificación específica y se registra como gasto conforme se utiliza en las operaciones.

### **i) Activos intangibles**

El costo relacionado con la compra o el desarrollo de software que puede ser identificado de forma separada del *hardware* relacionado, se valúa al costo, se capitaliza de forma separada y se amortiza mediante el método de línea recta durante el periodo en el cual se generarán los beneficios. La Compañía revisa anualmente las vidas útiles estimadas y los valores residuales de los activos intangibles. Todos los cambios resultantes de este análisis se reconocen en forma prospectiva.

La Compañía reconoce pérdidas por deterioro en el valor de los activos intangibles utilizados en sus operaciones, cuando ciertos eventos y cambios en las circunstancias indican que los activos pudieran estar deteriorados, y cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su valor recuperable. El valor recuperable es: (i) el mayor entre el valor razonable menos el costo de ventas, y (ii) su valor de uso.

El cálculo del valor de uso se basa en el modelo de flujos de efectivo descontados, utilizando las proyecciones de la Compañía sobre sus resultados de operación para el futuro cercano, que generalmente no son mayores a cinco años. El monto recuperable de los activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la elaboración de proyecciones y la tasa de descuento utilizada en el cálculo. Por los años terminados el 31 de diciembre 2025, 2024 y 2023, la Compañía no registró ninguna pérdida por deterioro en el valor de sus activos intangibles.

### **Software**

La adquisición de licencias de software de computadora se capitaliza sobre la base del costo incurrido para adquirir, implementar y poner el software en funcionamiento. Los costos asociados con el mantenimiento de los programas informáticos se reconocen en resultados cuando se incurren. En caso de desarrollos o mejoras a sistemas que generarán beneficios económicos futuros probables, la Compañía capitaliza los costos del desarrollo de software, incluyendo los gastos directamente atribuibles en materiales, mano de obra y otros costos directos.



El costo del software adquirido se amortiza linealmente durante su vida útil. Las licencias y derechos de software adquiridos por la Compañía tienen vidas útiles finitas y se amortizan linealmente en el plazo del contrato. El gasto por amortización se reconoce en el estado consolidado de resultados.

#### **j) Depósitos en garantía**

Los depósitos en garantía incluyen principalmente depósitos para el mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores, depósitos para renta de equipo de vuelo y otros depósitos en garantía. Los depósitos de aeronaves y motores son mantenidos por arrendadores en dólares estadounidenses y se presentan como activo circulante y activo no circulante, con base en las fechas de recuperación de cada depósito establecido en los contratos relacionados (Nota 11).

#### **Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagados a los arrendadores**

Ciertos contratos de arrendamiento de la Compañía incluyen la obligación de pagar depósitos para mantenimiento a los arrendadores de las aeronaves, con la finalidad de garantizar los trabajos de mantenimiento mayor.

Estos contratos de arrendamiento establecen que los depósitos de mantenimiento serán reembolsados a la Compañía al momento de completar el evento de mantenimiento, por un monto equivalente a: (i) los depósitos de mantenimiento retenidos por el arrendador asociados al evento específico de mantenimiento, o (ii) los costos que califiquen relacionados con el evento de mantenimiento.

Sustancialmente todos los depósitos relacionados con mantenimiento mayor se calculan en función del uso de las aeronaves y motores arrendados (horas de vuelo o los ciclos de operación).

Estos depósitos de mantenimiento que la Compañía espera recuperar de los arrendadores se presentan como depósitos en garantía en el estado consolidado de situación financiera.

De acuerdo con los términos de cada contrato de arrendamiento, se evalúa si se espera realizar mantenimiento mayor de las aeronaves y motores arrendados. En caso de que no se espere realizar el mantenimiento mayor por cuenta propia, el depósito se reconoce como un gasto de arrendamiento variable, debido a que representa una parte del uso de las aeronaves o motores arrendados, y se determina en función al tiempo o de los ciclos de vuelo. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía reconoció pagos como renta suplementaria de US\$178,992, US\$114,316 y US\$83,528, respectivamente.

Cuando se realizan modificaciones a los contratos de arrendamiento que dan lugar a una extensión del plazo del arrendamiento, los depósitos de mantenimiento previamente registrados como pagos variables de arrendamiento pueden reclasificarse como depósitos recuperables y se presentan como activos recuperables a la fecha de la modificación.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía incorporó 16 y 14 aeronaves a su flota, respectivamente (Nota 14). Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2025, la Compañía extendió el periodo de arrendamiento de seis aeronaves. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024, la Compañía extendió el periodo de arrendamiento de 10 aeronaves y dos motores.

Ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves no requieren la obligación de pagar depósitos de mantenimiento a los arrendadores por adelantado para garantizar actividades de mantenimiento mayor, por lo que la Compañía no reconoce ni realiza pagos por depósitos de garantía con respecto a estas aeronaves.



Sin embargo, algunos de estos contratos de arrendamiento incluyen la obligación de realizar pagos adicionales de mantenimiento a los arrendadores al final del período de arrendamiento. Estos pagos adicionales de mantenimiento cubren eventos de mantenimiento que no se espera que se realicen antes de la terminación del arrendamiento; para dichos contratos, la Compañía acumula un pasivo relacionado con el monto de los costos que se incurrirán al término del arrendamiento, ya que no se han realizado depósitos de mantenimiento (Nota 16).

#### **k) Mantenimiento de aeronaves y motores**

La Compañía está obligada a llevar a cabo diferentes tareas de mantenimiento para las aeronaves. Las tareas de mantenimiento dependen del tipo de aeronave, edad y red de rutas sobre las que opera (utilización).

Los requerimientos de mantenimiento de la flota pueden incluir revisiones de mantenimiento preventivo basadas en recomendaciones de los fabricantes, por ejemplo, revisiones de componentes, revisiones de la estructura de la aeronave y pruebas de mantenimiento y de motor periódicas.

El mantenimiento y reparación de aeronaves consiste en mantenimiento rutinario y no rutinario, divididos principalmente en tres categorías generales: (i) mantenimiento rutinario de línea, (ii) mantenimiento mayor y (iii) revisiones de componentes.

(i) Los requerimientos de mantenimiento rutinario de la línea consisten en inspecciones programadas a las aeronaves de la Compañía, incluyendo revisiones previas al vuelo, diarias y semanales, así como cualquier diagnóstico y reparaciones rutinarias, se realiza cualquier mantenimiento no programado, según se requiera. Este tipo de mantenimiento normalmente son realizados por los mecánicos capacitados por la Compañía y se llevan a cabo en los principales aeropuertos en los que la Compañía presta servicios, con el apoyo de empresas subcontratadas.

Otras actividades de mantenimiento adicionales son subcontratadas con socios comerciales de mantenimiento certificados, organizaciones de reparación y revisión. El mantenimiento rutinario también incluye trabajos programados que normalmente puede tomar de seis a 15 días y que se requieren cada 24 o 36 meses, tales como revisiones de 24 meses y revisiones denominadas “C checks”. Todos los costos de mantenimiento se registran en gastos cuando se incurrén.

(ii) Las inspecciones de mantenimiento mayor de las aeronaves consisten en una serie de tareas más complejas, incluidas las revisiones estructurales de fuselaje.

El mantenimiento mayor se reconoce utilizando el método de diferimiento, a través del cual los costos de mantenimiento mayor, de reacondicionamiento y reparaciones mayores, se capitalizan como mejoras a equipos de vuelo arrendados y se amortizan durante el periodo más corto entre el próximo evento de mantenimiento mayor y la vigencia restante del contrato de arrendamiento. La fecha del próximo evento de mantenimiento mayor se estima bajo ciertos supuestos, que incluyen, entre otros, el tiempo de uso estimado del activo arrendado. La Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (“*United States Federal Aviation Administration*”-FAA) y la Agencia Federal de Aviación Civil (“AFAC”) autorizan los intervalos entre los trabajos de mantenimiento y tiempos de remoción promedio siguiendo las recomendaciones del fabricante de las aeronaves y sus componentes de flota.

Estos supuestos podrían modificarse con base en los cambios en la utilización de las aeronaves, cambios en los reglamentos de las autoridades aeronáuticas y cambios en los intervalos entre los trabajos de mantenimiento recomendados por el fabricante. Además, estos supuestos pueden verse afectados por eventos no planeados que pudieran dañar el fuselaje, motor o componente principal de una aeronave de tal grado de que se requiriera un servicio de mantenimiento mayor antes del servicio de mantenimiento programado. En la medida en que se incremente el uso real en comparación con lo planeado, se reduce el tiempo estimado que transcurrirá antes del próximo evento de mantenimiento, lo que origina un gasto adicional durante un periodo más corto.



Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía capitalizó eventos de mantenimiento mayor como parte de las mejoras a equipo de vuelo arrendados por US\$90,860, US\$129,354 y US\$139,830, respectivamente. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 el gasto por amortización de los costos de mantenimiento mayor ascendió a US\$157,391, US\$150,625 y US\$114,924, respectivamente. La amortización de los costos de mantenimiento diferidos es registrada como parte de la depreciación y amortización en los estados consolidados de resultados.

(iii) La Compañía cuenta con un contrato de pago por hora vuelo para servicios a sus componentes, el cual garantiza la disponibilidad de los componentes de las aeronaves de su flota cuando sean requeridos. El contrato también garantiza el acceso a componentes que cumplen con las condiciones de devolución establecidas en el contrato de arrendamiento de las aeronaves (periodo establecido), con un precio fijo al momento de la devolución de los equipos. El costo de mantenimiento relacionado con este contrato se registra mensualmente en los estados consolidados de resultados.

La Compañía cuenta con un contrato de horas vuelo para motores (acuerdo para reparaciones) que garantiza un costo por las visitas al taller de motores, brinda cobertura para los eventos misceláneos de motores, cubre el costo de eventos por daños provocados por objetos extraños, proporciona protección contra incrementos en precio del costo anual y otorga un crédito para ciertos materiales de desecho. El costo asociado a esta cobertura para eventos misceláneos de motores se reconoce mensualmente en los estados consolidados de resultados conforme se incurre.

### **I) Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto**

Las refacciones rotables, mobiliario y equipo son registrados al costo de adquisición y son depreciados con base en la vida útil estimada usando el método de línea recta. La depreciación es calculada con base en el costo menos el valor residual estimado de los activos.

Los motores de repuesto de las aeronaves tienen diferentes componentes significativos con diferentes vidas útiles, por lo tanto, se contabilizan como componentes por separado como parte de las piezas de refacción (componentes principales) (Nota 12).

Los pagos previos a la entrega se refieren a los anticipos realizados a los fabricantes de aeronaves y motores durante la etapa de fabricación de la aeronave. Los costos por préstamos relacionados con la adquisición o construcción de los activos calificables se capitalizan como parte del costo del activo.

### **Las tasas de depreciación son como sigue:**

	<b>Tasa de depreciación anual</b>
Equipo de vuelo <sup>(1)</sup>	4.0-16.7%
Construcciones y mejoras	Vigencia del contrato de arrendamiento
Equipo de cómputo	25%
Herramientas de taller	33.3%
Equipo de fuerza eléctrica	10%
Equipo de comunicaciones	10%
Maquinaria y equipo de taller	10%
Equipo de transporte motorizado en plataforma	25%
Carros de servicios abordo	20%
Mobiliario y equipo de oficina	10%
Mejoras a equipos de vuelo arrendados	El menor entre: (i) vigencia del arrendamiento, o (ii) el próximo evento de mantenimiento mayor <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Incluye aeronaves y motores

<sup>(2)</sup> El periodo se determina de acuerdo con el uso.



La Compañía revisa anualmente las vidas útiles de los activos y cualquier cambio se reconoce de forma prospectiva.

La Compañía identificó una única Unidad Generadora de Efectivo (UGE), la cual considera los activos de larga duración y la flota completa, incluyendo el activo por derecho de uso y el equipo de vuelo. La Compañía evalúa, en cada fecha de reporte, si existe alguna evidencia objetiva de que los activos de larga duración y la flota completa, incluyendo el activo por derecho de uso y el equipo de vuelo estén deteriorados en la UGE. La Compañía registra las pérdidas por deterioro en refacciones rotables, mobiliario y equipo y en sus activos por derecho de uso utilizados en su operación cuando los eventos o cambios en las circunstancias indican que los activos pudieran estar deteriorados, o cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su monto recuperable, que es el mayor entre (i) el valor razonable menos el costo de venta y (ii) su valor en uso.

El cálculo del valor en uso se basa en el modelo de flujos de efectivo descontados, utilizando las proyecciones de la Compañía sobre sus resultados de operación para el futuro cercano, que generalmente no son mayores a cinco años. El monto recuperable de los activos de larga duración es sensible a las incertidumbres inherentes en la preparación de las proyecciones y la tasa de descuento utilizada en el cálculo.

#### **m) Transacciones en moneda extranjera y diferencias cambiarias**

Los estados financieros consolidados de la Compañía se presentan en dólares estadounidenses, que es la moneda funcional de la Compañía y sus principales subsidiarias. Para cada subsidiaria, la Compañía determina la moneda funcional y las partidas incluidas en los estados financieros de cada entidad se miden utilizando la moneda del entorno económico principal en el que opera cada entidad (“la moneda funcional”).

Los estados financieros de las operaciones extranjeras preparados conforme a las NIIF y denominados en sus respectivas monedas locales diferentes a su moneda funcional, se convierten a su moneda funcional como sigue:

- Las transacciones en moneda extranjera se convierten a las respectivas monedas funcionales a los tipos de cambio de las fechas de las transacciones.
- Todos los activos y pasivos monetarios se convierten a la moneda funcional al tipo de cambio de la fecha del reporte del estado consolidado de situación financiera.
- Todas las partidas no monetarias que se miden con base en el costo histórico en moneda extranjera se convierten al tipo de cambio de la fecha de transacción.
- Las cuentas de patrimonio se convierten al tipo de cambio vigente en el momento en que se realizaron las aportaciones de capital, y se generaron las utilidades.
- Los ingresos, costos y gastos se convierten al tipo de cambio promedio durante el periodo aplicable.

Las diferencias surgidas de la remediación a moneda funcional se reconocen en el estado consolidado de resultados.

Los activos y pasivos de operaciones extranjeras se convierten de la moneda funcional a la moneda de presentación, al tipo de cambio de la fecha de presentación; los ingresos y gastos se convierten cada mes al tipo de cambio promedio mensual.

Las diferencias en moneda extranjera derivadas de la conversión a la moneda de presentación se reconocen en ORI. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, el monto de las diferencias por tipo de cambio en la conversión de operaciones extranjeras fue de US\$3,543, US\$(3,879) y US\$749, respectivamente.



Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los tipos de cambio más relevantes que se utilizaron para las conversiones a dólares estadounidenses son los siguientes:

Moneda	2025		2024		2023	
	Tipo de cambio de cierre	Tipo de cambio promedio	Tipo de cambio de cierre	Tipo de cambio promedio	Tipo de cambio de cierre	Tipo de cambio promedio
Pesos Mexicanos	Ps. 17.9667	Ps. 19.2323	Ps. 20.2683	Ps. 18.3000	Ps. 16.8935	Ps. 17.7665
Colón	¢. 498.2600	¢. 505.9426	¢. 512.2300	¢. 517.3692	¢. 524.7900	¢. 545.1760
Quetzal	Q. 7.6650	Q. 7.6911	Q. 7.71833	Q. 7.7695	Q. 7.8301	Q. 7.8428
Pesos Colombianos	COP. 3,757.08	COP. 4,066.92	COP. 4,409.15	COP. 4,071.03	COP. 3,822.05	COP. 4,327.66

## n) Pasivos y provisiones

Las provisiones se reconocen cuando existe una obligación presente (legal o asumida) como resultado de un evento pasado, es probable que se requiera la salida de recursos económicos que incorporan beneficios económicos para liquidar la obligación, y cuando pueda hacerse una estimación confiable del monto de la obligación. Si el efecto del valor del dinero a través del tiempo es material, el importe de la provisión es descontado usando una tasa antes de impuestos corrientes que refleje, cuando sea apropiado, el riesgo específico del pasivo correspondiente. Cuando se utiliza el descuento, el incremento en la provisión debido al paso del tiempo se reconoce como costo financiero.

### o) Beneficios a empleados

#### i) Vacaciones del personal

La Compañía y sus subsidiarias en México y Centroamérica reconocen una reserva para los costos derivados de ausencias pagadas, como lo son las vacaciones, y se reconocen conforme se devengan.

#### ii) Beneficios por terminación

La Compañía reconoce un pasivo y un gasto por beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas:

- Cuando ya no pueda retirar la oferta de dichos beneficios; y
- Cuando la Compañía reconoce los costos de una reestructuración los cuales están dentro del alcance de la NIC 37, *Provisiones, Pasivos y Activos Contingentes*, referentes al pago de beneficios por terminación.

La Compañía está comprometida a una terminación cuando, y sólo cuando, cuenta con un plan formal detallado de terminación y no tiene posibilidad realista de retirarla.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, no ha sido reconocida ninguna provisión de beneficios por terminación.

#### iii) Prima de antigüedad

De acuerdo con la Ley Federal del Trabajo, la Compañía otorga primas de antigüedad a sus empleados en determinadas circunstancias. Estos beneficios consisten en un pago único equivalente a 12 días de salario por cada año de servicio (de acuerdo con el último sueldo del empleado, pero limitado al doble del salario mínimo legal), pagado a todos los empleados con 15 o más años de servicio, así como a ciertos empleados que sean despedidos involuntariamente antes del otorgamiento de su prima de antigüedad.



18.

Las obligaciones relacionadas con primas de antigüedad, diferentes a las que surgen de reestructuraciones, se reconocen con base en cálculos actuariales y se determinan utilizando el método de crédito unitario proyectado.

La valuación actuarial más reciente se realizó al 31 de diciembre de 2025. La remediación del pasivo neto por beneficios definidos que surge de las ganancias y pérdidas actuariales son reconocidas en su totalidad en el periodo en que ocurren dentro del ORI. Dichas ganancias y pérdidas actuariales no son reclasificadas a resultados en periodos posteriores.

El activo o pasivo por beneficios definidos comprende el valor presente de la obligación por beneficios definidos, usando una tasa de descuento con base en bonos del gobierno, menos el valor razonable de los activos del plan fuera de los cuales las obligaciones deben ser liquidadas.

La Compañía no tiene la obligación de pagar primas de antigüedad en sus subsidiarias en Costa Rica, Guatemala y El Salvador; estos países tienen beneficios post - empleo.

#### **iv) Incentivos**

La Compañía tiene implementado un plan de incentivos trimestrales para cierto personal, mediante el cual se otorgan bonos en efectivo por cumplimiento de objetivos de desempeño. Estos incentivos se reconocen como un beneficio a corto plazo, de acuerdo con la NIC 19 *Beneficios a los empleados*. La provisión es reconocida con base en el monto estimado del pago del incentivo. Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 la Compañía reconoció US\$4,021, US\$4,249 y US\$3,467, respectivamente, por concepto de bonos trimestrales, registrados dentro del rubro de salarios y beneficios.

La Compañía tiene un plan de incentivos a corto plazo para cierto personal clave, por medio del cual, se otorgan bonos en efectivo cuando ciertos objetivos de desempeño de la Compañía se cumplen. Estos incentivos se pagan inmediatamente después del cierre de cada año y también son contabilizados como un beneficio a corto plazo bajo la NIC 19. Se reconoce una provisión con base en el monto estimado del pago de incentivos (Nota 7).

#### **v) Plan de incentivos a largo plazo (“PILP”) y plan de retención a largo plazo (“PRLP”).**

La Compañía ha adoptado un plan de incentivos a largo plazo. Este plan consiste en la compra de acciones (liquidables en capital) y un plan de derechos de apreciación sobre acciones “DASA” (liquidables en efectivo) y, por lo tanto, registrado de acuerdo con la NIIF 2 *“Pagos Basados en Acciones”*.

La Compañía mide el costo de sus transacciones liquidables con patrimonio a su valor razonable en la fecha en que los beneficios son otorgados en forma condicional a los empleados. El costo de las transacciones liquidables con patrimonio se reconoce en el estado de resultados junto con el correspondiente incremento en las acciones en tesorería, durante el periodo en el cual se cumplen las condiciones de desempeño y/o servicio.

Durante 2025, 2024 y 2023, la Compañía aprobó y renovó el plan de retención a largo plazo (“PRLP”), que consiste en un plan de compra de acciones (liquidable en capital). Este plan no incluye compensaciones en efectivo otorgadas a través de derechos de apreciación sobre las acciones de la Compañía. Los planes de retención otorgados en periodos anteriores continuarán en vigor y con efecto hasta sus respectivas fechas de vencimiento y las compensaciones en efectivo derivadas de los mismos se liquidarán de acuerdo con las condiciones establecidas en cada plan.



## **a) Pagos basados en acciones**

### **Plan de incentivos a largo plazo**

-Plan de compra de acciones (liquidable en capital)

Ciertos ejecutivos clave de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de planes de compra de acciones denominadas en unidades de acciones restringidas (“RSUs”), los cuales han sido clasificados como transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones). El costo del plan de compra de acciones se valúa a la fecha en que se otorgó la concesión tomando en consideración los términos y condiciones en que las opciones fueron otorgadas. El costo de la compensación liquidable en capital es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 18).

### **b) Plan DASA (derechos de apreciación sobre acciones – liquidables en efectivo)**

La Compañía otorgó DASAs a ciertos ejecutivos clave, los cuales les dan el derecho de pagos en efectivo después de un periodo de servicios.

El monto del pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de las acciones de la Compañía generado en el período que va desde la fecha en que se otorgan los derechos y la fecha de ejercicio. El pasivo por DASAs se valúa, inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación al valor razonable, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados. El costo de la compensación es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 18).

El costo del plan de DASA es medido inicialmente a su valor razonable a la fecha de otorgamiento; un mayor detalle se provee en la (Nota 18). Este valor razonable se registra como gasto, con su correspondiente registro en pasivo. De forma similar a los beneficios liquidados en capital descritos anteriormente, la valuación de los beneficios liquidables en efectivo también requiere utilizar supuestos similares, según proceda.

### **Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía (*Management Incentive Plan* “MIP”, por sus siglas en inglés)**

- MIP II

El 19 de febrero de 2016, la Asamblea de Accionistas de la Compañía autorizó la extensión del MIP para algunos ejecutivos clave, a este plan se le denominó MIP II. De acuerdo con este plan, la Compañía otorgó DASAs a los ejecutivos clave, los cuales se liquidan en efectivo después de cumplir el período de servicios requerido. El monto liquidable en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de las acciones de la Compañía generado en el período que va desde la fecha de otorgamiento de derechos y la fecha de ejercicio. El pasivo por DASAs se valúa, inicialmente y al final de cada fecha de reporte hasta su liquidación, al valor razonable de los DASAs, tomando en consideración los términos y condiciones en que los DASAs fueron otorgados. El costo de la compensación es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido (Nota 18).



**c) Plan de incentivos para los Miembros del Consejo de Administración (Board of Directors Incentive Plan “BoDIP” por sus siglas en inglés)**

Ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual ha sido clasificado como un plan basado en acciones, y por lo tanto contabilizado bajo la NIIF 2 “*Pagos Basados en Acciones*”.

En abril de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó el Plan de Incentivos para Miembros del Consejo de Administración, para el beneficio de ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía. Este plan otorga la opción para adquirir acciones de la Compañía o CPOs durante un periodo de cinco años, el cual fue determinado en la fecha de otorgamiento. Este plan no requiere condiciones de servicio o de desempeño para los Miembros del Consejo de Administración para ejercer la opción de adquirir acciones y, por lo tanto, tienen el derecho de requerir la entrega de dichas acciones cuando las paguen.

En abril de 2023, la Asamblea General Anual de Accionistas de la Compañía modificó los términos del BoDIP de manera que a partir de 2023 ciertos miembros del Consejo de Administración reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual ha sido clasificado como transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones). El costo del plan de compra de acciones se valúa a la fecha en que se otorgó la concesión tomando en consideración los términos y condiciones en que fueron otorgadas. El costo de la compensación liquidable en capital es reconocido en el estado consolidado de resultados dentro del rubro de salarios y beneficios, durante el período de servicios requerido.

**vi) Participación de los trabajadores en las utilidades**

La Ley del Impuesto Sobre la Renta (“LISR”), establece que la base para el cálculo de la distribución de las utilidades a los trabajadores será la renta imputada al contribuyente del año para propósitos de impuestos, incluyendo ciertos ajustes establecidos en la LISR, a la tasa de 10%. La Ley Federal del Trabajo (“LFT”) establece un límite para el pago de la PTU, de hasta tres meses del salario actual del trabajador o el promedio de la PTU recibida por el empleado en los tres años anteriores.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, el costo de la participación de los trabajadores en las utilidades reconocido en los gastos operativos de los estados financieros consolidados fue de US\$905, US\$18,623 y US\$1,481, respectivamente. Las subsidiarias en Centroamérica no tienen la obligación de calcular participación de los trabajadores en las utilidades, debido a que no es requerido por las regulaciones locales.

**p) Arrendamientos**

La Compañía evalúa al inicio de cada contrato si un contrato es, o contiene un arrendamiento. Es decir, si el contrato transfiere el derecho de controlar el uso de un activo identificado por un período a cambio de una contraprestación.

La Compañía aplica un enfoque único de reconocimiento y medición para todos los arrendamientos, excepto por los arrendamientos con una vigencia considerada a corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor. La Compañía reconoce los pasivos por arrendamiento por los pagos a realizar bajo el plazo del arrendamiento y el activo por derecho de uso que representan el derecho a usar los activos subyacentes.



i. Activos por derecho de uso

La Compañía reconoce los activos por derecho de uso a la fecha de inicio del arrendamiento. Los activos por derecho de uso se valúan al costo, menos cualquier depreciación acumulada y pérdidas por deterioro, y se ajustan al realizar una revaluación de los pasivos por arrendamiento. El costo de los activos por derecho de uso incluye la cantidad de pasivos por arrendamiento reconocidos, los costos directos iniciales incurridos por la Compañía, un estimado de los costos a incurrir por la Compañía en el desmantelamiento y remoción de los activos subyacentes a las condiciones requeridas por los términos y condiciones de los contratos de arrendamiento y los pagos de arrendamiento incurridos en la fecha de inicio, menos los incentivos de arrendamiento recibidos.

Los componentes de los activos por derecho de uso se deprecian de forma lineal durante el plazo más corto entre el plazo del arrendamiento y la vida útil estimada de los activos, de la siguiente manera:

Aeronaves	hasta 18 años
Motores de repuesto	hasta 14 años
Arrendamientos de edificios	hasta 19 años
Componentes de mantenimiento	hasta ocho años

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía no reconoció deterioro en relación con los activos por derecho de uso.

ii. Pasivos por arrendamiento

En la fecha de inicio del arrendamiento, la Compañía reconoce los pasivos por arrendamiento medidos al valor presente de los pagos por arrendamiento que se realizarán durante el plazo del arrendamiento. Los pagos de arrendamiento incluyen pagos fijos menos cualquier incentivo de arrendamiento por cobrar, pagos de arrendamiento variables que dependen de un índice o una tasa y montos que se espera pagar bajo garantías de valor residual.

Los pagos de arrendamiento variables que no dependen de un índice o una tasa se reconocen como gastos en el período en que se produce el evento o condición que produce la obligación de pago.

Al calcular el valor presente de los pagos de arrendamiento, la Compañía utiliza su tasa de interés incremental en la fecha de inicio del arrendamiento, debido a que la tasa de interés implícita en el arrendamiento no es fácilmente determinable. Después de la fecha de inicio, el monto de los pasivos por arrendamiento se incrementa para reflejar la acumulación de intereses y se reduce por los pagos de arrendamiento realizados. Además, el importe en libros de los pasivos por arrendamiento se vuelve a medir si hay una modificación, un cambio en el plazo del arrendamiento, un cambio en los pagos del arrendamiento o un cambio en la evaluación de una opción para comprar el activo subyacente. Cuando el pasivo por arrendamiento se vuelve a medir, se realiza un ajuste correspondiente al valor en libros del activo por derecho de uso o si la Compañía adquiere el activo subyacente se registra como ganancia o pérdida en el estado de resultados.

Los arrendamientos a corto plazo y los arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen como gastos de forma lineal durante el plazo del arrendamiento.



iii. Venta y arrendamiento en vía de regreso

La Compañía celebra transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso mediante las cuales una aeronave o motor es vendido al arrendador y este último acepta volver a arrendar dicha aeronave o motor a la Compañía.

La Compañía mide el activo por derecho de uso que surge del arrendamiento en vía de regreso en la proporción del valor en libros del activo que se relaciona con el derecho de uso retenido por el vendedor-arrendatario. En consecuencia, la Compañía reconoce en los estados consolidados de resultados únicamente el monto de cualquier ganancia o pérdida que se relacione con los derechos transferidos al comprador-arrendador. Si el valor razonable de la contraprestación por la venta de un activo no es igual al valor razonable del activo, o si los pagos por el arrendamiento no son a precio de mercado, entonces la Compañía ajusta la diferencia para medir los ingresos de la venta a su valor razonable y contabiliza cualquier término por debajo del mercado como un pago anticipado de los pagos del arrendamiento y cualquier término por encima del mercado como financiamiento adicional proporcionada por el comprador-arrendador al vendedor-arrendatario.

Primero, las transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso son analizadas en el ámbito de la NIIF 15 – Ingresos de Contratos con Clientes, con el fin de verificar si la obligación de desempeño ha sido satisfecha y, por tanto, contabilizar la venta del activo. Si no se cumple este requisito, entonces la transacción constituye una transacción fallida de venta y arrendamiento en vía de regreso y es contabilizada como una transacción de financiamiento. Si se cumplen los requisitos relacionados con la obligación de desempeño establecidos en la NIIF 15, la Compañía mide un activo por derecho de uso que surge de la transacción de venta con arrendamiento posterior en proporción al valor en libros del activo relacionado con el derecho de uso activos retenidos por la Compañía. En consecuencia, sólo se reconocen las ganancias o pérdidas relacionadas transferidas al arrendador-comprador.

Durante 2025 y 2024, la Compañía celebró siete y 15 acuerdos, respectivamente, que calificaron como transacciones fallidas de venta y arrendamiento de motores en vía de regreso, debido a que los contratos contienen una opción sustancial que permite a la Compañía recomprar los motores al final del plazo del arrendamiento.

**q) Obligaciones de devolución**

Los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores de la Compañía requieren condiciones de devolución específicas, las cuales se describen a continuación:

- a) Modificaciones al activo subyacente, para cumplir con las condiciones de devolución requeridas por los términos y condiciones estipuladas en cada contrato de arrendamiento, generalmente relacionados con la estandarización y pintura de las aeronaves, y que puede estimarse razonablemente al inicio del arrendamiento. Estos costos se reconocen inicialmente a su valor presente como parte del costo de los activos por derecho de uso.
- b) Los componentes de las aeronaves (Fuselaje, APU y tren de aterrizaje) y motores (reparaciones y piezas de vida limitada) deben ser devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, los cuales en ningún caso están relacionados a mantenimientos mayores programados, son obligaciones presentes estimadas y reconocidas proporcionalmente como una provisión durante el tiempo en el cual se vuelve probable que dichos costos sean incurridos y pueden ser medidos confiablemente. Estos costos de devolución son reconocidos como un componente de los gastos de renta variable y la provisión se remide y reconoce



como parte de otros pasivos, durante el plazo remanente del arrendamiento. La Compañía estima la provisión relacionada con los componentes y motores de aeronaves utilizando ciertos supuestos que incluyen el uso proyectado de la aeronave y los costos esperados de las tareas de mantenimiento a desarrollar. Esta provisión se reconoce sobre el valor presente de los costos futuros que se espera incurrir para cumplir las condiciones de devolución (Nota 14 y 16).

#### **r) Otros impuestos y contribuciones por pagar**

La Compañía debe cobrar ciertos impuestos y contribuciones a los pasajeros a nombre de las agencias gubernamentales y los aeropuertos, mismos que son enterados a las entidades gubernamentales o aeropuertos correspondientes de forma periódica. Estos impuestos y contribuciones incluyen impuestos al transporte público federal, cargos federales por revisión de seguridad, cargos por uso del pasajero de las instalaciones del aeropuerto e impuestos vinculados con las llegadas y salidas internacionales. Estos conceptos son cobrados a los clientes al momento de comprar sus boletos, pero no se reconocen como parte de ingresos por servicios. La Compañía registra un pasivo al momento del cobro al pasajero y cancela el pasivo cuando los pagos se enteran a la entidad gubernamental o al aeropuerto correspondiente.

#### **s) Impuestos a la utilidad**

##### **Impuesto a la utilidad corriente**

Los activos y pasivos por impuesto a la utilidad corriente por el periodo actual se miden con base en el monto que se espera recuperar o pagar a las autoridades fiscales. La legislación y tasas fiscales utilizadas para calcular dichos importes son aquellas que están aprobadas o sustancialmente aprobadas en la fecha de la presentación del informe.

El gasto por impuesto a la utilidad corriente relacionado con los conceptos reconocidos directamente en el patrimonio es registrado en el mismo patrimonio. La administración evalúa periódicamente las posiciones tomadas en las declaraciones fiscales con respecto a situaciones en donde las regulaciones fiscales aplicables están sujetas a interpretación, y establece provisiones cuando corresponde.

##### **Impuesto a la utilidad diferido**

El impuesto a la utilidad diferido se reconoce con respecto a las diferencias temporales entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros a efectos de información financiera a la fecha de presentación de la información.

Los pasivos por impuesto a la utilidad diferido se reconocen por todas las diferencias temporales gravables, excepto con respecto a las diferencias temporales gravables relacionadas con inversiones en subsidiarias cuando el momento de reversión de la diferencia temporal puede controlarse y es probable que la diferencia temporal no se revierta en un futuro previsible.

Los activos por impuesto a la utilidad diferido se reconocen por todas las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales no utilizados y las pérdidas fiscales no amortizadas. Los activos por impuesto a la utilidad diferido se reconocen en la medida en que sea probable que existan utilidades fiscales futuras, contra las cuales se podrán aplicar las diferencias temporales deducibles, los créditos fiscales no utilizados y las pérdidas fiscales por amortizar, excepto con respecto a las diferencias temporales deducibles relacionadas con inversiones en subsidiarias, los activos por impuestos diferidos se reconocen sólo en la medida en que sea probable que las diferencias temporales se reviertan en un futuro previsible y que haya beneficios fiscales contra los cuales se podrán utilizar las diferencias temporales.



La Compañía considera los siguientes criterios al evaluar la probabilidad de que exista utilidad fiscal contra la cual pueden utilizarse las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos fiscales no utilizados: (a) si la entidad tiene suficientes diferencias temporales relacionadas con la misma autoridad tributaria y la misma entidad impositiva, que dará lugar a cantidades impositivas contra las cuales pueden utilizarse las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos fiscales no utilizados antes de que expiren; (b) si es probable que la Compañía obtenga ganancias gravables antes de que expiren las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos tributarios no utilizados; (c) si las pérdidas fiscales no utilizadas son el resultado de causas identificables que es poco probable que se repitan; y (d) si hay oportunidades de estrategias fiscales disponibles para la Compañía, las cuales crearán ganancias gravables en el período en el que pueden utilizarse las pérdidas fiscales no utilizadas o los créditos tributarios no utilizados.

El importe en libros de los activos por impuesto a la utilidad diferido se revisa en cada fecha de presentación y se reduce en la medida en que ya no sea probable que haya suficientes ganancias fiscales disponibles para permitir que se utilice todo o parte del activo por impuestos diferidos. Los activos por impuestos diferidos no reconocidos son reevaluados en cada fecha de presentación y se reconocen en la medida en que sea probable que las ganancias fiscales futuras permitan recuperar el activo por impuestos diferidos.

Los activos y pasivos por impuesto a la utilidad diferido se calculan a las tasas fiscales que se espera sean aplicables en el ejercicio en que el activo se realice o el pasivo se liquide, con base en las tasas fiscales (y leyes fiscales) aprobadas o sustancialmente aprobadas en la fecha del informe.

El impuesto a la utilidad diferido relacionado con partidas reconocidas fuera de utilidad o pérdida se reconoce fuera de utilidad o pérdida. Las partidas por impuestos diferidos se reconocen en correlación con ORI.

Los activos y pasivos por impuestos a la utilidad diferidos se compensan si existe un derecho legalmente exigible para compensar los activos fiscales corrientes con los pasivos fiscales corrientes, y los impuestos diferidos se refieren a la misma autoridad fiscal y tributaria.

Los impuestos a la utilidad se calculan sobre la base de las leyes tributarias aprobadas en México, Costa Rica, Guatemala y El Salvador a la fecha del estado consolidado de situación financiera.

La interpretación CINIIF 23 *“Incertidumbre sobre el Tratamiento del Impuesto a las Ganancias”* aborda la contabilización de los impuestos a las ganancias cuando los tratamientos fiscales involucran incertidumbre que afecta la aplicación de la NIC 12 *“Impuestos a las Ganancias”*. No se aplica a impuestos o gravámenes fuera del alcance de la NIC 12, ni incluye específicamente requisitos relacionados con intereses y sanciones asociados con tratamientos fiscales inciertos. La interpretación aborda específicamente lo siguiente:

- Si una entidad considera tratamientos fiscales inciertos por separado.
- Los supuestos que hace una entidad sobre el examen de los tratamientos fiscales por parte de las autoridades fiscales.
- Cómo determina una entidad la utilidad fiscal (pérdida fiscal), las bases imponibles, las pérdidas fiscales no utilizadas, los créditos fiscales no utilizados y las tasas impositivas.
- Cómo una entidad considera los cambios en los hechos y circunstancias.



La Compañía determina si considera cada tratamiento fiscal incierto por separado o junto con uno o más tratamientos fiscales inciertos y utiliza el enfoque que predice mejor la resolución de la incertidumbre.

La Compañía aplica un juicio significativo al identificar incertidumbres sobre los tratamientos del impuesto a las ganancias. Dado que la Compañía opera en un entorno multinacional complejo, y continuamente evalúa si la interpretación tiene un impacto en sus estados financieros consolidados.

La Compañía considera si tiene posiciones fiscales inciertas, particularmente aquellas relacionadas con los precios de transferencia. Las declaraciones de impuestos de la Compañía y las subsidiarias en diferentes jurisdicciones incluyen deducciones relacionadas con los estudios de precios de transferencia. Las autoridades fiscales pueden impugnar esos tratamientos fiscales. La Compañía determinó, con base en su estudio de cumplimiento tributario y precios de transferencia, que es probable que sus tratamientos tributarios (incluidos los de las subsidiarias) sean aceptados por las autoridades fiscales.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 la interpretación del CINIIF 23 no tuvo impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía (Nota 20).

#### **t) Instrumentos financieros derivados y tratamiento contable de las coberturas**

La Compañía mitiga ciertos riesgos financieros, relacionados con la volatilidad en los precios del combustible para las aeronaves, cambios adversos en las tasas de interés y fluctuaciones en los tipos de cambio, a través de un programa controlado de administración de riesgos que incluye la utilización de instrumentos financieros derivados.

De acuerdo con la NIIF 9, los instrumentos financieros derivados son reconocidos en el estado consolidado de situación financiera a valor razonable. Al inicio de la relación de cobertura, la Compañía designa y documenta formalmente la relación de cobertura en la cual desea aplicar contabilidad de coberturas, así como el objetivo de la gestión del riesgo y la estrategia de la cobertura. La documentación de los registros de cobertura incluye la estrategia y objetivo de la cobertura, la identificación del instrumento de cobertura, la partida o transacción cubierta, la naturaleza de los riesgos cubiertos y la forma en que la entidad evaluará la efectividad de los cambios en el valor razonable del instrumento para compensar la exposición a los cambios en valores o los flujos de efectivo asociados al riesgo o riesgos cubiertos.

Sólo si se espera que tales coberturas sean efectivas para lograr la compensación de cambios en el valor razonable o los flujos de efectivo de los elementos de cobertura y se evalúan de forma continua para determinar que han sido efectivas a lo largo de los períodos de información financiera para los que fueron designadas, se puede utilizar el tratamiento de contabilidad de cobertura.

Bajo el modelo contable de cobertura de flujo de efectivo (CFE), la porción efectiva de los cambios en el valor razonable del instrumento de cobertura se reconoce en ORI, mientras que la porción inefectiva se reconoce en los resultados del año actual en el estado de resultados. La reserva de cobertura de flujo de efectivo se ajusta al menor de la ganancia o pérdida acumulada en el instrumento de cobertura y el cambio acumulado en el valor razonable de la partida cubierta. Los montos reconocidos en ORI se transfieren a resultados en el período en que la transacción cubierta afecta los resultados. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía no reconoció una porción inefectiva con relación a sus instrumentos financieros derivados.

La ganancia o pérdida realizada de instrumentos financieros derivados que califican como CFE se registran en el mismo rubro de la partida cubierta en el estado consolidado de resultados.



## **Contabilidad para el valor temporal de las opciones**

La Compañía registra el valor temporal de las opciones de acuerdo con la NIIF 9, bajo la cual todos los instrumentos financieros derivados se reconocen inicialmente a su valor razonable. La medición posterior de las opciones compradas y designadas como CFE, requiere que los cambios en su valor razonable sean segregados en el valor intrínseco (el cual se considerará parte efectiva de los instrumentos de cobertura dentro del ORI) y los cambios correspondientes al valor extrínseco (valor en tiempo y volatilidad). Los cambios en los valores extrínsecos son considerados como un costo de cobertura (reconocido en otras partidas de utilidad integral como un componente separado del patrimonio neto) y se contabilizan en los resultados de la Compañía cuando la partida cubierta también es reconocida en resultados.

### **u) Instrumentos financieros – Información a Revelar**

La NIIF 7 “*Instrumentos Financieros – Información a Revelar*” requiere una jerarquía de tres niveles para las revelaciones relacionadas con la medición del valor razonable y requiere que las entidades incluyan revelaciones adicionales acerca de la confiabilidad relativa de las mediciones del valor razonable (Notas 4 y 5).

### **v) Acciones en tesorería**

Los instrumentos de patrimonio propios readquiridos (acciones en tesorería) se reconocen a su costo y se deducen del patrimonio. No se reconoce ninguna ganancia o pérdida en resultados por la compra, venta, emisión o cancelación de las acciones en tesorería. Cualquier diferencia entre el valor en libros y la contraprestación recibida, en caso de una nueva colocación, se reconoce en la prima sobre acciones. Las opciones de pago basadas en acciones ejercidas durante el periodo que se informa se liquidaron con acciones en tesorería (Nota 18).

### **w) Segmentos operativos**

La administración de Controladora monitorea a la Compañía como una sola unidad de negocio que presta servicios de transportación aérea y servicios relacionados, por lo que tiene únicamente un segmento operativo.

La Compañía tiene dos áreas geográficas identificadas como vuelos domésticos (México) y vuelos internacionales (Estados Unidos de América, Centroamérica y Sudamérica) (Nota 26).

### **x) Clasificación circulante y no circulante**

La Compañía presenta activos y pasivos en el estado consolidado de situación financiera basados en la clasificación de activos circulantes y no circulantes. Un activo es circulante cuando: (i) se espera que sea realizado o destinado a ser vendido o consumido en el ciclo normal de la operación, (ii) se espera que sea realizado dentro de los doce meses después del período de presentación del informe, o (iii) se trata de efectivo o equivalentes de efectivo, a menos que se trate de efectivo restringido para ser intercambiado o utilizado para cancelar un pasivo por al menos doce meses después del período de presentación del informe. Todos los demás activos se clasifican como no circulantes.



Un pasivo se considera circulante cuando: (i) se espera que sea liquidado en el ciclo normal de operación, (ii) es destinado a ser liquidado dentro de los doce meses después del período de presentación del informe, o (iii) no existe un derecho incondicional para aplazar la cancelación del pasivo durante al menos doce meses después del período de reporte. La Compañía clasifica todos los demás pasivos como no circulantes. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se clasifican como activos y pasivos no circulantes.

## **y) Impacto de los nuevos pronunciamientos contables**

### **Nuevos pronunciamientos, modificaciones e interpretaciones a los mismos**

La Compañía aplicó, por primera vez, ciertas normas y modificaciones que son vigentes para periodos anuales que inician a partir del 1 de enero de 2025, y deben aplicarse retrospectivamente. La Compañía no ha realizado la adopción anticipada de alguna otra norma, interpretación o modificación que haya sido emitida, pero que aún no se encuentren vigentes.

La naturaleza y el impacto de estos cambios se describen a continuación:

#### ***Ausencia de convertibilidad – Modificaciones a la NIC 21***

En agosto de 2023, el IASB emitió modificaciones a la NIC 21 “*Efectos de las Variaciones en los Tipos de Cambio de la Moneda Extranjera*” para especificar como una entidad debe evaluar si una moneda no es convertible y como debe determinar un tipo de cambio al contado cuando no es convertible. Las modificaciones también requieren la revelación de información que permita a los usuarios de sus estados financieros como la moneda que no es convertible por otra moneda afecta, o se espera que afecte, el desempeño financiero, la situación financiera y los flujos de efectivo de la entidad.

Las modificaciones serán efectivas para los periodos anuales de presentación de informes que comiencen a partir del 1 de enero de 2025. Se permite la adopción anticipada, pero será necesario revelarla. Al aplicar las modificaciones, una entidad no puede reexpresar información comparativa.

Al 1 de enero de 2025 y al 31 de diciembre de 2025, estas modificaciones no tienen impacto en los estados financieros consolidados de la Compañía debido a que solamente utiliza monedas extranjeras con tipos de cambio observables para la elaboración de sus estados financieros consolidados. En consecuencia, la Compañía no necesita realizar revelaciones adicionales por las modificaciones de esta norma.

### **Normas, modificaciones y enmiendas emitidas, pero aún no efectivas**

#### ***Modificaciones a la Clasificación y Medición de Instrumentos Financieros – Modificaciones a la NIIF 9 y la NIIF 7***

El 30 de mayo de 2024, el IASB emitió modificaciones específicas a la NIIF 9 “Instrumentos Financieros” y la NIIF 7 “Instrumentos Financieros: Información a Revelar” para responder a las preguntas recientes que surgieron en la práctica, y para incluir nuevos requisitos no solo para las instituciones financieras sino también para las entidades corporativas. Estas modificaciones:



- a) aclaran la fecha de reconocimiento y baja de algunos activos y pasivos financieros, con una nueva excepción para algunos pasivos financieros liquidados a través de un sistema de transferencia electrónica de efectivo;
- b) aclaran y agregan más orientación para evaluar si un activo financiero cumple con el criterio de pagos únicamente de capital e intereses (SPPI por sus siglas en inglés);
- c) agregan nuevas revelaciones para ciertos instrumentos con términos contractuales que pueden cambiar los flujos de efectivo (como algunos instrumentos financieros con características vinculadas al logro de objetivos ambientales, sociales y de gobernanza); y
- d) actualizan las revelaciones para los instrumentos de capital designados a valor razonable a través de otro resultado integral (FVOCI por sus siglas en inglés).

Las modificaciones en (b) son más relevantes para las instituciones financieras, pero las modificaciones en (a), (c) y (d) son relevantes para todas las entidades.

Las modificaciones a las NIIF 9 y NIIF 7 entrarán en vigor para los períodos de presentación de informes anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2026, y se permitirá su aplicación anticipada sujeta a cualquier proceso de aprobación.

Actualmente, la Compañía se encuentra evaluando las modificaciones, sin embargo, espera que estas no tengan impacto en los estados financieros consolidados.

#### ***Modificaciones a la NIIF 7 y NIIF 9 – Contratos de electricidad dependientes de la naturaleza***

Las NIIF 7 y NIIF 19 fueron modificadas para introducir requisitos de revelación relacionados con contratos de suministro de electricidad dependientes de la naturaleza que cumplan con características específicas.

Las modificaciones son efectivas para los periodos anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2026, permitiéndose su aplicación anticipada.

La modificación relacionada con la exención por uso propio debe aplicarse de forma retrospectiva conforme a la NIC 8, utilizando los hechos y circunstancias existentes en la fecha de aplicación inicial. Por su parte, las modificaciones a los requisitos de contabilidad de coberturas deben aplicarse de forma prospectiva a nuevas relaciones de cobertura designadas a partir de dicha fecha.

Actualmente, la Compañía se encuentra evaluando las modificaciones, sin embargo, espera que estas no tengan impacto en los estados financieros consolidados.

#### ***NIIF 18 Presentación e información a revelar en los estados financieros***

En abril de 2024, el IASB emitió la NIIF 18, que reemplaza la NIC 1 Presentación de Estados Financieros. La NIIF 18 introduce nuevos requisitos para la presentación del estado de resultados, incluidos totales y subtotales específicos. Además, las entidades deberán de clasificar todos los ingresos y gastos dentro del estado de resultados en una de las siguientes cinco categorías: operación, inversión, financiamiento, impuesto sobre la renta y operaciones discontinuadas, donde las tres primeras son nuevas.

También requiere la revelación de métricas de desempeño definidas por la administración, subtotales de ingresos y gastos, la norma incluye nuevos requisitos para la agregación y desagregación de información financiera con base en las “funciones” identificadas de los estados financieros primarios y las notas.



Además, se han realizado modificaciones de alcance limitado a la NIC 7 “Estado de flujo de efectivo”, que incluye cambiar el punto de partida para determinar los flujos de efectivo de las operaciones bajo el método indirecto, de “ganancia o pérdida” a “ganancia o pérdida operativa” y eliminar la opcionalidad en torno a la clasificación de los flujos de efectivo procedentes de dividendo e intereses. Además, como consecuencia existen modificaciones en otras normas.

La NIIF 18 y las modificaciones a las demás normas son efectivas para los periodos sobre los que se informa que comienzan a partir del 1 de enero de 2027, pero se permite su adopción anticipada. La NIIF 18 se aplicará retroactivamente.

La Compañía informa a sus inversionistas diversas medidas financieras no conformes con las NIIF que podrían ajustarse a la definición de medida de desempeño definida por la administración (MPM, por sus siglas en inglés) según la NIIF 18. Las MPM, conforme a la NIIF 18, requieren información específica en una única nota a los estados financieros. Actualmente, la Compañía está evaluando las medidas que se informan para determinar si cumplen con la definición de MPM según la NIIF 18.

### ***NIIF 19 Subsidiarias sin Responsabilidad Pública: Revelaciones***

En mayo de 2024, el IASB emitió la NIIF 19, que permite aplicar a las entidades elegibles los requisitos reducidos de información a revelar sin dejar de aplicar los requisitos de reconocimiento, medición y presentación de otras normas de contabilidad NIIF. Para ser elegible, al cierre del periodo sobre el que se informa, una entidad debe ser una subsidiaria tal como se define en la NIIF 10, no puede tener responsabilidad pública y debe de tener una controladora (final o intermedia) que prepare estados financieros consolidados, disponibles para uso público y cumplan con las normas de contabilidad NIIF.

La NIIF 19 entrará en vigor para los periodos sobre los que se informa que comiencen a partir del 1 de enero de 2027, permitiéndose su adopción anticipada.

Actualmente, la Compañía se encuentra evaluando la adopción de esta nueva norma, sin embargo, espera que estas no tengan impacto en los estados financieros consolidados.

### ***Mejoras Anuales a las Normas NIIF – Volumen 11–Modificaciones a la NIIF 1 Adopción por primera vez de las Normas Internacionales de Información Financiera, NIIF 7 Instrumentos Financieros: Información a Revelar y su Guía de implementación, NIIF 9 Instrumentos Financieros, NIIF 10 Estados Financieros Consolidados, y NIC 7 Estado de Flujos de Efectivo***

Estas modificaciones afectan las siguientes normas: NIIF 1 Adopción por primera vez de las Normas Internacionales de Información Financiera, NIIF 7 Instrumentos Financieros: Información a Revelar (incluida su Guía de implementación), NIIF 9 Instrumentos Financieros, NIIF 10 Estados Financieros Consolidados y NIC 7 Estado de Flujos de Efectivo.

Las modificaciones tienen como objetivo mejorar la claridad, consistencia y aplicabilidad de las normas, sin introducir cambios significativos en los principios contables subyacentes.

Actualmente, la Compañía se encuentra evaluando las mejoras, sin embargo, espera que estas no tengan impacto en los estados financieros consolidados.



## **2. Uso de juicios, estimaciones y criterios**

La elaboración de los estados financieros consolidados requiere que la administración realice estimaciones, supuestos y juicios que afectan los montos registrados de activos y pasivos, ingresos y gastos, y las revelaciones relacionadas de los activos y pasivos contingentes a las fechas de los estados financieros consolidados de la Compañía. La Nota 1 a los estados financieros consolidados de la Compañía proporciona un análisis detallado de las políticas contables significativas. Algunas de las políticas contables de la Compañía reflejan los juicios, supuestos o estimaciones significativas acerca de los asuntos que son inherentemente inciertos y materiales para la situación financiera y resultados de las operaciones de la Compañía (Nota 1).

Los resultados reales podrían diferir de tales estimaciones. Los efectos de los cambios en las estimaciones contables se reconocen en el periodo en el que se modifica la estimación. Las revisiones de las estimaciones se reconocen prospectivamente. Las estimaciones y supuestos que implican un riesgo significativo y pueden dar lugar a un ajuste material a los valores netos en libros de los activos y pasivos dentro del siguiente ejercicio contable, se describen a continuación.

Para los arrendamientos, los supuestos, estimaciones y criterios contables significativos se refieren a la (Nota 1q).

### **i) Obligaciones de devolución**

Los contratos de arrendamiento de aeronaves de la Compañía también requieren que las aeronaves y los motores sean devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, los cuales en ningún caso están relacionados con el mantenimiento mayor programado, se estiman y reconocen proporcionalmente como una provisión desde el momento en que es probable que tales costos se incurran y puedan estimarse de manera confiable. Estos costos de devolución se reconocen como un componente de gastos de renta variable y la provisión se remide e incluye como parte de otros pasivos durante el plazo restante del arrendamiento.

La Compañía estima provisiones para el fuselaje, revisiones de motores, y las partes de vida limitada utilizando ciertas suposiciones que incluyen el uso proyectado del fuselaje y los costos esperados de mantenimiento a realizar.

Esta provisión se hace en relación con el valor presente de los costos futuros esperados para cumplir las condiciones de devolución (Nota 14 y 16).

### **ii) Impuestos diferidos**

Los activos por impuestos diferidos se reconocen para todas las pérdidas tributarias disponibles en la medida en que sea probable que existan ganancias fiscales contra las cuales se puedan utilizar las pérdidas. Se requiere juicio de la administración para determinar la cantidad de activos por impuestos diferidos que pueden reconocerse, con base en el momento probable de su utilización y el nivel futuro de utilidades fiscales junto con futuras oportunidades de planeación tributaria para disminuir de la ganancia fiscal las pérdidas fiscales disponibles antes de su vencimiento.

Las pérdidas fiscales se relacionan con las operaciones de la Compañía de manera independiente, de conformidad con la Ley Tributaria vigente y pueden trasladarse a la renta generada en los años siguientes en cada país y no pueden utilizarse para compensar rentas en otros lugares del grupo consolidado de la Compañía (Nota 20).



### **iii) Valor razonable de los instrumentos financieros**

Cuando el valor razonable de los activos y pasivos financieros registrados en el estado consolidado de situación financiera no puede determinarse en mercados activos, su valor razonable se determina utilizando técnicas de valuación que incluyen el modelo de flujos de efectivo descontados. Cuando es posible, los datos de estos modelos se toman de mercados observables, pero cuando esto no es factible, la administración debe aplicar juicio para establecer los valores razonables.

Los juicios incluyen consideraciones de datos, tales como riesgo de liquidez, riesgo de crédito y la volatilidad esperada. Los cambios en los supuestos relativos a estos factores podrían afectar el valor razonable reportado de los instrumentos financieros (Nota 4).

### **iv) Deterioro de activos de larga duración**

La Compañía evalúa en cada fecha de reporte si existen indicios de deterioro en sus activos de larga duración y activos por derecho de uso. Existe deterioro cuando el valor neto en libros de un activo de larga duración o unidad generadora de efectivo excede su monto recuperable, que es el mayor entre el valor razonable del activo menos los costos de venta y el valor en uso.

Al hacer estas determinaciones, la Compañía utiliza ciertos supuestos, que incluyen, pero no limitan, entre otros, los flujos de efectivo futuros estimados sin descuento que se espera que generen estos activos, que se basan en supuestos adicionales como la utilización de los activos y la duración del servicio en el que se utilizará el activo en las operaciones de la Compañía, excluyendo adiciones y extensiones.

Las suposiciones de la Compañía sobre las condiciones futuras importantes para su evaluación del deterioro potencial de sus activos de larga duración están sujetas a incertidumbre. La Compañía continuará monitoreando estas condiciones en períodos futuros a medida que haya nueva información disponible, y actualizará sus análisis respectivamente.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2025, la Compañía realizó un análisis de deterioro de su única Unidad Generadora de Efectivo (UGE), que comprende los activos de larga duración y toda la flota de aeronaves, incluidos los activos por derecho de uso y equipos de vuelo. El monto recuperable de la UGE se determinó utilizando un modelo de flujo de efectivo descontado basado en proyecciones que cubren un período de cinco años. La determinación del monto recuperable consideró una tasa de descuento después de impuestos de 10.25% (antes de impuestos del 14.29%) y una tasa de crecimiento a largo plazo de 2.17%. Se concluyó que el valor en libros de la UGE no superó su monto recuperable, con base en las metodologías y supuestos aplicados, por lo cual no se registraron cargos por deterioro.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía realizó análisis para identificar indicios de deterioro en sus activos de larga duración y activos por derecho de uso y de acuerdo con el resultado se concluyó que no había indicios de deterioro.

### **v) Arrendamientos: estimación de la tasa de interés incremental**

La Compañía no puede determinar fácilmente la tasa de interés implícita en el arrendamiento, por lo tanto, utiliza su tasa de interés incremental de endeudamiento (TIIE) para medir los pasivos por arrendamiento. La TIIE es la tasa de interés que la Compañía tendría que pagar para pedir prestado durante un plazo similar, y con un valor similar, los fondos necesarios para obtener un activo de un valor similar al activo por derecho de uso en un entorno económico similar. Por lo tanto, la TIIE refleja lo que la Compañía “tendría que pagar”, lo que requiere una estimación cuando no hay tasas observables disponibles (como para las subsidiarias que no realizan transacciones de financiamiento) o cuando deben ajustarse para reflejar los términos y condiciones del arrendamiento. La Compañía estima la TIIE utilizando datos observables (como las tasas de interés del mercado) cuando están disponibles y se requiere que haga ciertas estimaciones específicas de la entidad (como la calificación crediticia independiente de la subsidiaria).



### vi) Consolidación de North Star Financing Limited y North Star Thrust DAC

La Compañía no mantiene ninguna participación accionaria en North Star Financing Limited ni en North Star Thrust DAC. No obstante, la Compañía evaluó si ejerce control sobre dichas entidades con base en los tres elementos de control definidos de conformidad con la NIIF 10 “*Estados Financieros Consolidados*”. Como resultados de dicha evaluación, la Compañía determinó que está expuesta a, o tiene derechos sobre, rendimientos variables derivados de su participación en las entidades. Adicionalmente, la Compañía tiene la capacidad actual de dirigir las actividades relevantes de estas entidades, es decir, aquellas que afectan de manera más significativa sus rendimientos, a través de su poder de toma de decisiones existentes..

## 3. Instrumentos financieros y gestión de riesgos

### Gestión de riesgo financiero

La Compañía está expuesta a diferentes riesgos financieros derivados de riesgos variables externos que no están bajo su control, pero cuyos efectos podrían ser potencialmente adversos: (i) riesgo de mercado, (ii) riesgo de crédito, y (iii) riesgo de liquidez.

El programa global de administración de riesgos de la Compañía se enfoca en la incertidumbre existente en los mercados financieros, e intenta minimizar los efectos adversos potenciales de estos riesgos sobre la utilidad neta de la Compañía y en las necesidades de capital de trabajo. La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados para mitigar parte de estos riesgos y no para fines especulativos. Las fuentes de estos riesgos financieros están incluidas tanto “en el balance”, tales como activos y pasivos financieros reconocidos, como en acuerdos contractuales “fuera de balance” y sobre transacciones altamente esperadas.

Estas exposiciones tanto dentro como fuera de balance, dependiendo de sus perfiles, representan variabilidad en flujos de efectivo, en términos de recibir menos flujos de efectivo o enfrentando la necesidad de cumplir con desembolsos, los cuales pudieran ser más altos que los esperados y que podrían incrementar los requerimientos de capital de trabajo.

Asimismo, ya que los movimientos adversos erosionan el valor de los activos y pasivos financieros reconocidos, así como algunas otras exposiciones financieras fuera de balance, tales como arrendamientos operativos, hay una necesidad de preservación de valor transformando los perfiles de estas exposiciones de valor razonable. La Compañía tiene un departamento de Finanzas y Administración de Riesgos, el cual identifica y mide la exposición a riesgos financieros, con el fin de diseñar estrategias para mitigar o transformar el perfil de ciertos riesgos, las cuales son consideradas dentro de los niveles de aprobación de gobierno corporativo.

### Riesgo de mercado

#### a) Riesgo de precio de combustible

Derivado de los acuerdos con los proveedores de combustible para aeronaves cuyo valor está indexado al “jet fuel”, la Compañía está expuesta al riesgo de fluctuación en el precio del combustible de sus consumos proyectados. La política de administración del riesgo de combustible tiene como fin proporcionar protección a la Compañía contra aumentos en los precios del combustible. Para cumplir este objetivo, el programa de administración de riesgos de combustible permite el uso de instrumentos financieros derivados que se encuentren disponibles en mercados extrabursátiles (*Over The Counter* u “OTC”) con contrapartes aprobadas y dentro de los límites permitidos. El combustible consumido durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 representó el 31%, 33% y 38% sobre el total de los gastos operativos de la Compañía, respectivamente. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, el combustible consumido reconocido en el estado consolidado de resultados fue de US\$885,520, US\$893,987 y US\$1,165,078, respectivamente.



Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2025, la Compañía cuenta con opciones asiáticas de US Gulf Coast Jet Fuel 54, designadas para cubrir 2,986 miles de galones, lo que representa una porción del consumo de combustible durante el segundo trimestre de 2026.

Durante el periodo de seis meses terminados el 31 de diciembre de 2024, la Compañía contrató opciones asiáticas de US Gulf Coast Jet Fuel 54, designadas para cubrir 14,356 miles de galones, lo que representa una porción del consumo de combustible proyectado para el primer trimestre de 2025.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2023, la Compañía no contrató instrumentos financieros derivados para cubrir su consumo de combustible (jet fuel).

De acuerdo con NIIF 9, la Compañía separara el valor intrínseco y el valor en el tiempo de la opción, así como, designa como instrumento de cobertura solo el cambio en el valor intrínseco de la opción. Debido a que el valor extrínseco (valor en el tiempo) de la opción está relacionado a la “transacción del instrumento cubierto”, es requerido que este sea segregado y contabilizado como un costo por cobertura en ORI y devengado como un componente por separado del capital hasta que el vencimiento del elemento cubierto relacionado afecte resultados.

El activo subyacente (US Gulf Coast Jet Fuel 54) de las opciones mantenidas por la Compañía que mantiene representan un activo no financiero (commodity de energía), el cual no forma parte del inventario de la Compañía. En cambio, es directamente consumido por las aeronaves de la Compañía en diferentes terminales aeroportuarias. Por lo tanto, aunque un activo no financiero está involucrado, su reconocimiento inicial no genera un ajuste en libros en los inventarios de la Compañía.

Este activo no financiero se registra inicialmente en el ORI de la Compañía y se realiza un ajuste por reclasificación es realizado del ORI a resultados, el cual se reconoce en el mismo periodo o periodos en los cuales el elemento cubierto se registre en resultados. Además, la Compañía cubre el consumo previsto de combustible para aeronaves mes a mes, lo cual es consistente con la fecha de vencimiento de las opciones asiáticas mensuales en serie tipo asian call.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía reconoció el valor intrínseco de las opciones de compra asiáticas por US\$1,751 y US\$1,317, respectivamente, los cuales fueron reciclados en el estado consolidado de resultados en el rubro de gastos de combustible.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el valor razonable de las opciones de compra asiática de US Gulf Coast Jet Fuel 54 fue de US\$185 y US\$431, respectivamente. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024 la ganancia de la cobertura derivado de los cambios en el valor extrínseco de la posición cubierta de combustible para aeronaves dada la posición fuera del dinero se reconoció en otros resultados integrales como una utilidad (pérdida) por un monto de US\$280 y US\$(307), respectivamente.

### **Análisis de sensibilidad del combustible**

El análisis de sensibilidad que se proporciona a continuación presenta el impacto de un cambio de US\$0.01 por galón en el precio spot del mercado de combustibles en el desempeño financiero de la Compañía. Considerando estas cifras, un incremento de US\$0.01 por galón en el precio del combustible durante 2025, 2024 y 2023 hubiera impactado los costos operativos de la Compañía en US\$3,400, US\$3,227 y US\$3,719, respectivamente.



	<b>Al 31 de diciembre de</b>		
	<b>2025</b>	2024	2023
	<b>Costos de operación</b>	Costos de operación	Costos de operación
	(En miles de dólares estadounidenses)		
+ US\$0.01 por galón	<b>3,400</b>	3,227	3,719
- US\$0.01 por galón	<b>(3,400)</b>	(3,227)	(3,719)

La Compañía de manera proactiva busca mitigar este impacto a través de la política de administración de riesgos, realizando coberturas de manera eficiente y enfocadas en temporadas específicas. Nuestra capacidad para traspasar cualquier aumento significativo en los costos de combustible a través de aumentos de tarifas se encuentra limitada por nuestro modelo comercial de ultra bajo costo y la alta elasticidad del precio en el mercado.

### **b) Riesgo cambiario**

La Compañía está expuesta al riesgo transaccional de moneda extranjera debido a posibles diferencias entre las monedas en las que están denominadas las ventas, gastos, cuentas por cobrar y préstamos, y las respectivas monedas funcionales de la Compañía y sus subsidiarias. El dólar estadounidense es la moneda funcional de Controladora y sus principales subsidiarias. Las transacciones están denominadas principalmente en dólares estadounidenses y pesos mexicanos, con transacciones menores denominadas en otras monedas como Quetzales, Pesos colombianos y Colones.

El riesgo de moneda extranjera surge de posibles movimientos desfavorables en el tipo de cambio que podrían tener un impacto negativo en los flujos de efectivo de la Compañía. Para mitigar este riesgo, la Compañía puede usar instrumentos financieros derivados.

El resumen de los datos cuantitativos sobre la exposición de la Compañía al riesgo cambiario al 31 de diciembre de 2025 es la siguiente:

	<b>Pesos mexicanos</b>	<b>Otros <sup>(1)</sup></b>
	<b>(En miles de dólares estadounidenses)</b>	
<b>Activos:</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	US\$ 83,055	US\$ 29,753
Otras cuentas por cobrar, neto	55,672	879
Depósitos en garantía	25,423	522
Otros activos	5,719	48
<b>Total de activos</b>	<b>US\$ 169,869</b>	<b>US\$ 31,202</b>
<b>Pasivos:</b>		
Deuda financiera	US\$ 106,230	-
Pasivos por arrendamiento	14,806	29
Proveedores	112,379	1,183
Otros pasivos	258,690	2,887
<b>Total de pasivos</b>	<b>US\$ 492,105</b>	<b>US\$ 4,099</b>
<b>Posición en moneda extranjera, neta</b>	<b>US\$ (322,236)</b>	<b>US\$ 27,103</b>

<sup>(1)</sup> La exposición cambiaria incluye principalmente: Quetzales, Pesos colombianos y Colones.



El resumen de los datos cuantitativos sobre la exposición de la Compañía al riesgo cambiario al 31 de diciembre de 2024 es la siguiente.

	<b>Pesos mexicanos</b>	<b>Otros <sup>(1)</sup></b>
	<b>(En miles de dólares estadounidenses)</b>	
<b>Activos:</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	US\$ 69,156	US\$ 31,847
Otras cuentas por cobrar, neto	45,381	676
Depósitos en garantía	27,710	445
Instrumentos financieros derivados	271	-
Otros activos	5,169	-
<b>Total de activos</b>	<b>US\$ 147,687</b>	<b>US\$ 32,968</b>
<b>Pasivos:</b>		
Deuda financiera	US\$ 118,590	US\$ -
Pasivos por arrendamiento	19,772	52
Proveedores	132,244	2,537
Otros pasivos	253,822	2,206
<b>Total de pasivos</b>	<b>US\$ 524,428</b>	<b>US\$ 4,795</b>
<b>Posición en moneda extranjera, neta</b>	<b>US\$ (376,741)</b>	<b>US\$ 28,173</b>

<sup>(1)</sup> La exposición cambiaria incluye principalmente: Quetzales, Pesos colombianos y Colones.

Al 8 de abril de 2026, el tipo de cambio fue de US\$1 dólar estadounidense por Ps.17.3033.

Al determinar el tipo de cambio a utilizar en el reconocimiento inicial del activo, gasto o ingreso relacionado (o parte de él) en la baja en cuentas de un activo no monetario o pasivo no monetario relacionado con la consideración anticipada, la fecha de la transacción es la fecha en que la Compañía reconoce inicialmente el activo no monetario o el pasivo no monetario que surge de la contraprestación anticipada. Si hay varios pagos o recibos por adelantado, la Compañía determina la fecha de la transacción para cada pago o recibo de la consideración anticipada.

Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía no contrató instrumentos financieros derivados de tipo de cambio.

### **Análisis de sensibilidad a la moneda extranjera**

La siguiente tabla demuestra la sensibilidad de un cambio razonablemente posible en el tipo de cambio del peso mexicano. El tipo de cambio al dólar estadounidense que habría ocurrido al 31 de diciembre de 2025 y 2024, con todas las demás variables mantenidas como constantes. El movimiento en el efecto antes de impuestos que se muestra a continuación representa el resultado de un cambio en el valor razonable de los activos y pasivos denominados en pesos mexicanos. La exposición de la Compañía a los tipos de cambio de moneda extranjera para todas las demás monedas no es material.



	Cambio en la tasa del peso mexicano	Efecto sobre las ganancias antes de impuestos (En miles de dólares estadounidenses)	
2025	+5%	US\$	(14,757)
	-5%		14,757
2024	+5%	US\$	(17,428)
	-5%		17,428

### c) Riesgo de tasa de interés

El riesgo de tasa de interés es el riesgo de aquel en que el valor razonable de los flujos futuros de efectivo fluctúe como resultado de cambios en las tasas de interés de mercado. La exposición de la Compañía al riesgo de variaciones en las tasas de interés de mercado se relaciona principalmente con las obligaciones de deuda a largo plazo y arrendamientos operativos de equipo de vuelo de la Compañía con tasas de interés variables.

Los resultados de la Compañía se ven afectados por las fluctuaciones en ciertas tasas de interés de referencia del mercado debido al impacto que dichos cambios pueden tener en contratos que devengan intereses calculados con base a la tasa Secured Overnight Financing Rate (“SOFR”) y la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE).

La Compañía utiliza instrumentos financieros derivados para reducir su exposición a las fluctuaciones en las tasas de interés de mercado y se registran como instrumentos de cobertura.

En la mayoría de los casos, cuando un derivado puede estructurarse dentro de los términos y coincide perfectamente con los flujos de efectivo de un contrato de arrendamiento o financiamiento, puede designarse como una cobertura de flujos de efectivo (CFH, por sus siglas en inglés) y la porción efectiva de las variaciones en el valor razonable se registra en el patrimonio hasta la fecha en que el flujo de efectivo del pago de arrendamiento cubierto se reconoce en los estados consolidados de resultados.

En julio de 2019, el Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249, cuyo fideicomitente es la Compañía, ingresó un límite para mitigar el riesgo de un posible aumento en la tasa de interés sobre los pagos de cupones de CEBUR (VOLARCB19). Los cupones de tasa flotante referenciados a TIIE 28 estaba limitada bajo un “cap” al 10% sobre la tasa de referencia durante la vida del CEBUR (VOLARCB19) y tenía el mismo calendario de amortización.

El “cap” inició el 19 de julio de 2019 y la fecha de vencimiento fue el 20 de junio de 2024; compuesto por 59 “caplets” con las mismas especificaciones que los cupones del CEBUR (VOLARCB19), para la determinación de la tasa de referencia, el plazo del cupón y el valor razonable.

En noviembre de 2021 el fideicomiso ingresó un límite para mitigar el riesgo de un posible aumento en la tasa de interés sobre los pagos de cupones de CEBUR (VOLARCB21L). Los cupones de tasa flotante referenciados a TIIE 28 está limitada bajo un “cap” al 10% sobre la tasa de referencia durante la vida del CEBUR (VOLARCB21L) y tiene el mismo calendario de amortización.

El “cap” inició el 3 de noviembre de 2021 y la fecha de vencimiento es el 20 de octubre de 2026; compuesto por 59 “caplets” con las mismas especificaciones que los cupones del CEBUR (VOLARCB21L) para la determinación de la tasa de referencia, plazo del cupón y valor razonable.



La siguiente tabla presenta un análisis de sensibilidad del cambio que habría ocurrido en el valor razonable del instrumento de cobertura de interés sobre el CEBUR (VOLARCB21L) en 2025 y 2024, como resultado de un cambio razonablemente posible en las tasas, manteniendo todas las demás variables constantes como se indica a continuación:

	<b>Cambio en la tasa de interés</b>	<b>Efecto en cobertura de tasa de interés (Cap)<sup>(1)</sup></b> <b>(En miles de dólares estadounidenses)</b>	
<b>2025</b>	<b>+0.50%</b>	US\$	-
	<b>-0.50%</b>		-
2024	+0.50%	US\$	100
	-0.50%		(70)

<sup>(1)</sup> El efecto del CAP por las tasas de interés impactaría el ORI.

En octubre de 2023 el fideicomiso ingresó un límite para mitigar el riesgo de un posible aumento en la tasa de interés sobre los pagos de cupones de CEBUR (VOLARCB23). Los cupones de tasa flotante referenciados a TIIE 28 está limitada bajo un “cap” al 13% sobre la tasa de referencia durante la vida del CEBUR (VOLARCB23) y tiene el mismo calendario de amortización.

El “cap” inicio el 20 de octubre de 2023 y la fecha de vencimiento es el 20 de septiembre de 2028; compuesto por 59 “caplets” con las mismas especificaciones que los cupones CEBUR (VOLARCB23) para la determinación de la tasa de referencia, plazo del cupón y valor razonable.

La siguiente tabla presenta un análisis de sensibilidad del cambio que habría ocurrido en el valor razonable del instrumento de cobertura de interés sobre el CEBUR (VOLARCB23) en 2025 y 2024, como resultado de un cambio razonablemente posible en las tasas, manteniendo todas las demás variables constantes como se indica a continuación:

	<b>Cambio en la tasa de interés</b>	<b>Efecto en cobertura de tasa de interés (Cap)<sup>(1)</sup></b> <b>(En miles de dólares estadounidenses)</b>	
<b>2025</b>	<b>+0.50%</b>	US\$	<b>6</b>
	<b>-0.50%</b>		<b>(3)</b>
2024	+0.50%	US\$	149
	-0.50%		(125)

<sup>(1)</sup> El efecto del CAP por las tasas de interés impactaría el ORI.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, los contratos vigentes de la Compañía en forma de cobertura por tasa de interés tienen un monto nocional de Ps.1.9 mil millones (US\$106.6 millones, con base al tipo de cambio de Ps.17.97 por US\$1 al 31 de diciembre de 2025) y Ps.2.4 mil millones (US\$119.2 millones, con base al tipo de cambio de Ps.20.27 por US\$1 al 31 de diciembre de 2024), respectivamente, tenían valores razonables de US\$4 y US\$271, respectivamente, y se presentan como parte de los activos financieros en el estado consolidado de situación financiera. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía reconoció US\$110 y US\$30, respectivamente, en otras partidas de utilidad integral con relación a los toques de las tasas de interés.



Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la amortización del valor intrínseco del “cap” fue de US\$699, US\$896 y US\$579, respectivamente, reciclados al estado de resultados como parte del costo financiero. Durante 2025, 2024 y 2023 no hubo porción inefectiva derivada de estos instrumentos de coberturas.

En agosto de 2024 la Compañía celebró acuerdos T-Locks (Treasury Rate Locks) para mitigar el riesgo asociado a tasas flotantes indexadas a contratos de arrendamiento. La tasa flotante referenciada a US5Y (United States 5Y Treasury Note) fue bloqueada por un notional de US\$24,900 con vencimiento en agosto de 2024.

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía reconoció un total de US\$25 y US\$(117), respectivamente, en otras partidas de utilidad (pérdida) integral y reciclados al estado de resultados como parte del costo financiero. Por el año terminado al 31 de diciembre de 2023, la Compañía no tuvo impactos en otras partidas de utilidad (pérdida) integral.

### Análisis de sensibilidad de la deuda

El siguiente análisis de sensibilidad considera la posición expuesta a tasas de interés variable.

La Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) a 28 días disminuyó 290 puntos base de 2024 a 2025, pasando de 10.25% a 7.35%, y disminuyó 125 puntos base de 2023 a 2024, pasando de 11.50% a 10.25%, respectivamente. La tasa Secured Overnight Financing Rate (SOFR) de tres meses disminuyó 66 puntos base de 2024 a 2025, pasando de 4.31% a 3.65% y disminuyó 102 puntos base de 2023 a 2024, pasando de 5.33% a 4.31%, respectivamente, la tasa Secured Overnight Financing Rate (SOFR) de un mes disminuyó 46 puntos base de 2024 a 2025, pasando de 4.33% a 3.87% y disminuyó 102 puntos base de 2023 a 2024, pasando de 5.35% a 4.33%, respectivamente.

Además de los cambios en la tasa de referencia, si la tasa de interés hubiera cambiado en promedio anual en la magnitud que se muestra, el impacto de los gastos por intereses en el estado consolidado de resultados habría sido el siguiente.

	Por el año terminado al 31 de diciembre 2025		Por el año terminado al 31 de diciembre 2024	
	+ 100 PB	- 100 PB	+ 100 PB	- 100 PB
	En miles de dólares estadounidenses			
Certificados Bursátiles Fiduciarios (“CEBUR”) <sup>(1)</sup>	US\$ 1,241	US\$ (1,241)	US\$ 1,385	US\$ (1,385)
Incline II B Shannon 18 Limited (PDP BBAM)	100	(100)	889	(889)
Banco Santander México, S.A. y Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. (“Santander-Bancomext”)	1,232	(1,232)	783	(783)
GY Aviation Lease 1714 Co. Limited (PDP CDB)	1,264	(1,264)	651	(651)
JSA International U.S. Holdings, LLC (PDP JSA)	133	(133)	294	(294)
Oriental Leasing 6 Company Limited (PDP CMB)	1,289	(1,289)	834	(834)
Crédit Agricole Corporate and Investment Bank	197	(197)	-	-
<b>Total</b>	<b>US\$ 5,456</b>	<b>US\$ (5,456)</b>	<b>US\$ 4,836</b>	<b>US\$ (4,836)</b>

<sup>(1)</sup> Cada una de las emisiones del CEBUR (VOLARCB19 y VOLARCB21L) cuentan con un CAP de 10% sobre la tasa TIIE 28 y para la emisión de CEBUR VOLARCB23 cuenta con un CAP de 13%, sobre la tasa TIIE 28 para topar los intereses ante alzas de tasas.



## Instrumentos a tasa fija

La Compañía reconoce algunos pasivos financieros a tasa fija; por lo tanto, una variación en las tasas de interés al cierre del ejercicio no afectaría la utilidad o pérdida.

### d) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Compañía no cuente con fondos suficientes para cubrir sus obligaciones. Debido a la naturaleza cíclica del negocio, las operaciones y los requerimientos en cuanto a las inversiones y financiamientos relacionados con la adquisición de aeronaves y la renovación de su flota, la Compañía requiere fondos líquidos para cumplir con sus obligaciones.

La Compañía administra su efectivo, equivalentes de efectivo y sus activos financieros, relacionando los plazos de sus inversiones con los de sus obligaciones. Su política indica que el plazo promedio de sus inversiones no debe exceder el plazo promedio de sus obligaciones. Esta posición de efectivo y equivalentes se invierte en instrumentos a corto plazo y de alta liquidez a través de entidades financieras.

La Compañía tiene obligaciones futuras relacionadas con los vencimientos de los préstamos bancarios, pasivos por arrendamiento y contratos de instrumentos financieros derivados. La exposición fuera del estado consolidado de situación financiera de la Compañía representa las obligaciones futuras relacionadas con los contratos de compra de aeronaves. La Compañía concluyó que tiene una baja concentración de riesgo, ya que tiene acceso a diferentes alternativas de financiamiento.

La Compañía tiene deudas relacionadas con los anticipos para la compra de aeronaves, las cuales se liquidan con el reembolso de los anticipos para la compra de aeronaves cuando se realiza la transacción de venta y arrendamiento en vía de regreso (Nota 25).

Al 31 de diciembre de 2025, nuestro efectivo y equivalentes de efectivo ascendió a US\$753,884.

La siguiente tabla muestra los pagos contractuales que la Compañía tiene requeridos como pasivos financieros:

	Al 31 de diciembre de 2025		
	Plazo de un año	Más de un año	Total
<b>Préstamos que devengan intereses:</b>			
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	US\$ 176,949	US\$ 23,569	US\$ 200,518
Certificados Bursátiles Fiduciarios respaldados por activos ("CEBUR") (Nota 5)	33,627	73,052	106,679
Otros acuerdos de financiamiento (Nota 5)	48,773	346,841	395,614
<b>Pasivos por arrendamiento:</b>			
Arrendamiento de aeronaves, motores, terrenos y edificios (Nota 14)	693,477	3,984,656	4,678,133
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 16)	319,413	593,278	912,691
<b>Total</b>	<b>US\$ 1,272,239</b>	<b>US\$ 5,021,396</b>	<b>US\$ 6,293,635</b>



<b>Al 31 de diciembre de 2024</b>				
	<b>Plazo de un año</b>	<b>Más de un año</b>	<b>Total</b>	
<b>Préstamos que devengan intereses:</b>				
Anticipos para la compra de aeronaves (Nota 5)	US\$ 215,393	US\$ 145,589	US\$ 360,982	
Certificados Bursátiles Fiduciarios respaldados por activos ("CEBUR") (Nota 5)	24,669	94,565	119,234	
Otros acuerdos de financiamiento (Nota 5)	30,918	288,978	319,896	
<b>Pasivos por arrendamiento:</b>				
Arrendamiento de aeronaves, motores, terrenos y edificios (Nota 14)	626,683	3,799,484	4,426,167	
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 16)	81,426	892,931	974,357	
<b>Total</b>	<b>US\$ 979,089</b>	<b>US\$ 5,221,547</b>	<b>US\$ 6,200,636</b>	

### e) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito representa el riesgo de que alguna contraparte no cumpla con sus obligaciones bajo un contrato comercial o de instrumentos financieros generando una pérdida financiera para la Compañía. La Compañía está expuesta al riesgo de crédito derivado de sus actividades de operación (principalmente de cuentas por cobrar) y de sus actividades de financiamiento, incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, operaciones con divisas y otros instrumentos financieros, incluyendo los instrumentos financieros derivados.

Los instrumentos financieros que exponen a la Compañía a algún riesgo de crédito se refieren principalmente a equivalentes de efectivo y cuentas por cobrar. El riesgo de crédito sobre los equivalentes de efectivo se relaciona con los montos invertidos con las instituciones financieras.

El riesgo de crédito sobre las cuentas por cobrar se relaciona principalmente con los montos por cobrar a las compañías de tarjetas de crédito internacionales. La Compañía tiene una rotación de cuentas por cobrar alta, por lo que la administración considera que el riesgo de crédito es mínimo debido a la naturaleza de sus negocios, en el cual una gran porción de las ventas se liquida mediante tarjetas de crédito.

El riesgo de crédito de los fondos líquidos e instrumentos financieros derivados de la Compañía es limitado por que las contrapartes cuentan con una alta calificación de crédito asignado por agencias internacionales de calificación crediticia.

Los instrumentos financieros derivados vigentes exponen a la Compañía a pérdidas crediticias en caso de incumplimiento de los contratos por sus contrapartes. Sin embargo, la Compañía no espera que ninguna de sus contrapartes incumpla sus obligaciones. El monto de dicha exposición al riesgo crediticio por lo general es la ganancia no realizada, si la hubiere, por dichos contratos.

Para administrar este riesgo, la Compañía selecciona contrapartes con base en evaluaciones de crédito, limita que su exposición global recaiga en una sola contraparte y también monitorea su posición de mercado con cada contraparte. La Compañía no compra ni mantiene instrumentos financieros derivados para fines de negociación.

Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía concluyó que su riesgo de crédito relacionado con sus instrumentos financieros derivados es bajo, esto debido a que contrata dichos instrumentos exclusivamente con contrapartes que tienen una alta calificación crediticia asignados por agencias internacionales de calificación crediticia.



## **f) Administración de capital**

La administración considera que los recursos disponibles para la Compañía son suficientes para cubrir sus requerimientos financieros actuales y serán suficientes para cumplir sus requerimientos esperados de capital y sus otros requerimientos de efectivo para el siguiente año fiscal. El objetivo principal de la administración de capital de la Compañía es asegurar que mantenga índices sanos de capital que ayuden a sostener su negocio y maximizar el valor para los accionistas. Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, no se realizaron modificaciones a los objetivos, las políticas ni a los procesos relacionados con la administración de capital de la Compañía. La Compañía no está sujeta a ningún requerimiento de capital impuesto externamente, con excepción de la reserva legal (Nota 19).

Como parte de las estrategias de gestión relacionadas con la adquisición de sus aeronaves (pagos anticipados para la compra de aeronaves), la Compañía paga las obligaciones a corto plazo asociadas mediante la celebración de acuerdos de venta y arrendamiento en vía de regreso, mediante el cual una aeronave es vendida a un arrendador a la entrega (Nota 5b).

## **4. Medición del valor razonable**

Los únicos activos y pasivos financieros medidos a valor razonable después del reconocimiento inicial son los instrumentos financieros derivados. El valor razonable es el precio que se recibiría al vender un activo o se pagaría para transferir un pasivo en una transacción realizada entre participantes del mercado en la fecha de medición. La medición del valor razonable se basa en los supuestos de que la transacción de venta del activo o transferencia del pasivo tiene lugar:

- (i) En el mercado principal del activo o del pasivo, o
- (ii) En ausencia de un mercado principal, en el mercado más ventajoso para el activo o pasivo.

El mercado principal o más ventajoso debe ser un mercado accesible para la Compañía.

El valor razonable de un activo o pasivo se calcula utilizando los supuestos que los participantes de mercado utilizarían a la hora de realizar una oferta por ese activo o pasivo, asumiendo que esos participantes del mercado actúan en su propio interés económico.

La medición del valor razonable de un activo no financiero toma en consideración la capacidad de los participantes del mercado para generar beneficios económicos derivados del mejor y mayor uso de dicho activo, o mediante su venta a otro participante del mercado que pudiera hacer el mejor y mayor uso de dicho activo.

La Compañía utiliza técnicas de valuación que son apropiadas bajo ciertas circunstancias y con la suficiente información disponible para el cálculo del valor razonable, maximizando el uso de datos observables relevantes y minimizando el uso de datos no observables.

Todos los activos y pasivos para los cuales el valor razonable es medido o revelado en los estados financieros consolidados son categorizados dentro de una jerarquía, descritas como sigue, basada en el nivel más bajo que es importante para la medición del valor razonable en su conjunto:

- Nivel 1 – Precios cotizados (sin ajustar) en mercados activos para activos o pasivos idénticos.
- Nivel 2 – Técnicas de valuación para las cuales los datos de entrada de nivel más bajo que sean relevantes para la medición del valor razonable son directa o indirectamente observables.
- Nivel 3 – Técnicas de valuación para las cuales los datos de entrada del nivel más bajo que sean relevantes para la medición del valor razonable no son observables.



Para los activos y los pasivos que se reconocen en los estados financieros de manera recurrente, la Compañía determina si han existido traspasos entre los distintos niveles de jerarquía mediante una revisión de su categorización (basada en la variable de menor nivel, que es significativa para el cálculo del valor razonable en su conjunto) al final de cada periodo de reporte.

Para los propósitos de revelación sobre el valor razonable, la Compañía ha determinado las clases de activos y pasivos en función de su naturaleza, características y riesgos y el nivel de jerarquía de valor razonable, tal y como se ha explicado anteriormente.

A continuación, se presenta una comparación del valor en libros y el valor razonable de los instrumentos financieros de la Compañía, excepto aquellos en los que el valor en libros es aproximadamente similar al valor razonable.

	Valor en libros		Valor razonable	
	31 de diciembre de 2025	31 de diciembre de 2024	31 de diciembre de 2025	31 de diciembre de 2024
<b>Activos</b>				
Instrumentos financieros derivados	US\$ 189	US\$ 702	US\$ 189	US\$ 702
<b>Pasivos</b>				
Deuda financiera (Deuda que devenga intereses y préstamos)	(702,811)	(800,112)	(738,325)	(846,456)
<b>Total</b>	<b>US\$ (702,622)</b>	<b>US\$ (799,410)</b>	<b>US\$ (738,136)</b>	<b>US\$ (845,754)</b>

La siguiente tabla resume las mediciones del valor razonable por jerarquía al 31 de diciembre de 2025:

	Precios cotizados en mercados activos Nivel 1	Medición del valor razonable		Total
		Datos significativos observables Nivel 2	Datos significativos no observables Nivel 3	
<b>Activos</b>				
Instrumentos financieros derivados:				
Opciones asiáticas de compra de combustible <sup>(1)</sup>	US\$ -	US\$ 185	- US\$ -	US\$ 185
Cobertura de tasa de interés (CAP)	-	4	-	4
<b>Pasivos</b>				
<b>Pasivos donde los valores razonables son revelados</b>				
Deuda que devenga intereses y préstamos <sup>(2)</sup>	-	(738,325)	-	(738,325)
<b>Neto</b>	<b>US\$ -</b>	<b>US\$ (738,136)</b>	<b>US\$ -</b>	<b>US\$ (738,136)</b>

(1) Niveles de Jet Fuel

(2) Curva SOFR y Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio TIIIE, incluye deuda a corto y largo plazo.

No existieron transferencias entre los niveles 1 y 2 durante el periodo.



La siguiente tabla resume las mediciones del valor razonable por jerarquía al 31 de diciembre de 2024:

	Medición del valor razonable			Total	
	Precios	Datos	Datos		
	cotizados en mercados activos Nivel 1	significativos observables Nivel 2	significativos no observables Nivel 3		
<b>Activos</b>					
Instrumentos financieros derivados:					
Opciones asiáticas de compra de combustible <sup>(1)</sup>	US\$	- US\$	431 US\$	- US\$	431
Cobertura de tasa de interés (CAP)		-	271	-	271
<b>Pasivos</b>					
<b>Pasivos donde los valores razonables son revelados</b>					
Deuda que devenga intereses y préstamos <sup>(2)</sup>		-	(846,456)	-	(846,456)
<b>Neto</b>	<b>US\$</b>	<b>- US\$</b>	<b>(845,754) US\$</b>	<b>- US\$</b>	<b>(845,754)</b>

(1) Niveles de Jet Fuel

(2) SOFR y Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio TIEE, incluye deuda a corto y largo plazo.

No existieron transferencias entre los niveles 1 y 2 durante el periodo.

La siguiente tabla resume los efectos de los instrumentos financieros derivados reconocidos en los estados consolidados de resultados por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023.

Instrumento	Rubro en Estados Financieros	2025			2024			2023		
		US\$			US\$			US\$		
Opciones asiáticas de compra de combustible	Gasto de combustible	US\$	(1,751)		US\$	(1,317)		US\$		-
Cobertura de tasa de interés (CAP)	Costo financiero		(699)			(896)				(579)
T-Locks	Costo financiero		(25)			-				-
<b>Total</b>		<b>US\$</b>	<b>(2,475)</b>		<b>US\$</b>	<b>(2,213)</b>		<b>US\$</b>		<b>(579)</b>

La siguiente tabla resume la ganancia (pérdida) en CFE después de impuestos reconocida en los estados consolidados de resultados integrales por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023:

#### Estados consolidados de resultados integrales utilidad (pérdida)

Instrumento	Rubro en Estados Financieros	2025			2024			2023		
		US\$			US\$			US\$		
Opciones asiáticas de compra de combustible	ORI	US\$	280		US\$	(307)		US\$		-
T-Locks	ORI		25			(117)				-
Cobertura de tasa de interés (CAP)	ORI		110			30				(1,175)
<b>Total</b>		<b>US\$</b>	<b>415</b>		<b>US\$</b>	<b>(394)</b>		<b>US\$</b>		<b>(1,175)</b>

#### 5. Activos y pasivos financieros

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, los activos financieros de la Compañía medidos a su costo amortizado están representados por efectivo y equivalentes de efectivo, inversiones a corto plazo y otras cuentas por cobrar cuyos valores se aproximan a su valor razonable.



**a) Activos financieros**

	<b>31 de diciembre de 2025</b>	<b>31 de diciembre de 2024</b>
<b>Instrumentos financieros derivados designados como coberturas de flujos de efectivo (parte efectiva reconocida en ORI)</b>		
Opciones asiáticas de compra de combustible	US\$ 185	US\$ 431
Cobertura de tasa de interés (CAP)	4	271
<b>Total de activos financieros derivados</b>	<b>US\$ 189</b>	<b>US\$ 702</b>
<b>Presentados en los estados consolidados de situación financiera de la siguiente manera:</b>		
Circulante	US\$ 189	US\$ 431
No circulante	US\$ -	US\$ 271

**b) Deuda financiera**

(i) Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la deuda a corto plazo y largo plazo se integra como sigue:

	<b>31 de diciembre de 2025</b>	<b>31 de diciembre de 2024</b>
I. Contrato de crédito revolvente con Banco Santander, S.A., (“Santander”) y Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. (“Bancomext”), en dólares estadounidenses, para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves, pagando una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 298 puntos base más 5 puntos base <sup>(1)</sup> . En agosto de 2024, la Compañía firmó un convenio modificatorio para incrementar el monto de la línea e incluir aeronaves adicionales, extendiendo la fecha de vencimiento al 31 de diciembre 2028, la tasa de interés de las aeronaves adicionales excluye el ajuste por sostenibilidad.	US\$ 145,490	US\$ 109,976
II. Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con JSA International U.S. Holdings, LLC, con vencimiento el 30 de noviembre de 2025, pagando una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 300 puntos base, más un ajuste adicional de hasta 26 puntos base.	-	25,907
III. Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con GY Aviation Lease 1714 Co. Limited, con vencimiento el 30 de noviembre de 2025, pagando una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 425 puntos base, más un ajuste adicional de hasta 26 puntos base.	-	60,629
IV. Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con Incline II B Shannon 18 Limited, con vencimiento el 10 de junio de 2025, pagando una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 390 puntos base.	-	41,432



	<b>31 de diciembre de 2025</b>	31 de diciembre de 2024
V. Financiamiento para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves con Oriental Leasing 6 Company Limited, con vencimiento el 31 de mayo de 2027, pagando una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 200 puntos base más un ajuste adicional de hasta 26 puntos base.	<b>55,028</b>	123,038
VI. Certificados Bursátiles Fiduciarios en pesos mexicanos, respaldados con activos y con vencimiento el 20 de octubre de 2026, pagando una tasa de interés anual de TIIE más 200 puntos base, más un ajuste de 25 puntos base. <sup>(1)</sup>	<b>23,191</b>	45,227
VII. Certificados Bursátiles Fiduciarios en pesos mexicanos, respaldados con activos y con vencimiento el 20 de septiembre de 2028, pagando una tasa de interés anual de TIIE más 215 puntos base.	<b>83,488</b>	74,007
VIII. Financiamiento para la adquisición de motores con Tarquin Limited con vencimientos al 15, 19 y 26 de septiembre de 2028, pagando una tasa de interés anual de 6.20%.	<b>39,427</b>	41,812
IX. Financiamiento para la adquisición de motores con NBB-V11218 Lease Partnership con vencimiento al 9 de septiembre de 2028, pagando una tasa de interés anual de 6.20%.	<b>7,323</b>	8,095
X. Financiamiento para la adquisición de motores con NBB-V11951 Lease Partnership con vencimiento al 12 de septiembre de 2028, pagando una tasa de interés anual de 6.20%.	<b>6,761</b>	7,473
XI. Financiamiento para la adquisición de motores con Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited (no en su capacidad individual sino únicamente como fiduciario del Fideicomiso) para la adquisición de varios motores, con vencimientos en septiembre y octubre de 2028, pagando una tasa de interés anual de 7.16%.	<b>55,360</b>	63,732
XII. Financiamiento para la adquisición de motores con NBB Pintail Co. LTD con vencimiento al 27 de noviembre de 2028 pagando una tasa de interés anual de 6.99%.	<b>18,996</b>	19,795
XIII. Financiamiento para la adquisición de motores con Bank of Utah Corporate Trust con vencimientos en julio, agosto, octubre y noviembre de 2029, pagando una tasa de interés anual de 6.20%.	<b>63,648</b>	71,624
XIV. Financiamiento para la adquisición de motores con RRP Engine Leasing Limited con vencimiento al 14 de noviembre de 2032, pagando una tasa de interés anual 6.80%.	<b>34,270</b>	36,473
XV. Financiamiento para la adquisición de motores con BOC Aviation (Ireland) Limited con vencimientos en octubre y noviembre de 2029, pagando una tasa de interés anual de 6.86%.	<b>63,192</b>	70,892
XVI. Financiamiento para la adquisición de aeronaves con BOC Aviation (Ireland) Limited con vencimientos en septiembre de 2028 y marzo 2029, pagando una tasa de interés anual de 6.52%.	<b>31,781</b>	-



	<b>31 de diciembre de 2025</b>	31 de diciembre de 2024
XVII. Financiamiento para la adquisición de motores con Crédit Agricole Corporate and Investment Bank con vencimiento en septiembre 2032 pagando una tasa de interés anual de SOFR más 200 puntos base.	<b>74,856</b>	-
XVIII. Costos de transacción por amortizar	<b>(3,536)</b>	(3,590)
XIX. Intereses devengados y otros costos financieros	<b>3,563</b>	13,456
	<b>702,838</b>	809,978
Menos: Vencimientos a corto plazo	<b>261,721</b>	283,616
Deuda financiera a largo plazo	<b>US\$ 441,117</b>	US\$ 526,362

TIIE: Tasa de interés interbancaria de equilibrio

SOFR: Tasa de financiamiento a un día garantizada

<sup>(1)</sup> Ajuste por sostenibilidad

(ii) La siguiente tabla provee un resumen de los pagos de principal programados restantes de la deuda financiera de la Compañía y los intereses proyectados al 31 de diciembre de 2025:

	Enero 2027- A un año		Enero 2028- Diciembre 2028		Enero 2029- en adelante		Total	
	US\$	US\$	US\$	US\$	US\$	US\$	US\$	US\$
Santander/Bancomext <sup>(1)</sup>	121,921	23,569	-	-	-	-	145,490	
Oriental Leasing 6 Company Limited <sup>(5)</sup>	55,028	-	-	-	-	-	55,028	
Programa CEBUR <sup>(7)</sup>	33,627	41,744	31,308	-	-	-	106,679	
Tarquin Limited <sup>(10)</sup>	2,536	2,698	34,193	-	-	-	39,427	
Lease Partnership NBB-V11218 <sup>(11)</sup>	822	874	5,627	-	-	-	7,323	
Lease Partnership NBB-V11951 <sup>(11)</sup>	758	806	5,197	-	-	-	6,761	
Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited <sup>(12)</sup>	9,001	9,676	36,683	-	-	-	55,360	
NBB Pintail Co. LTD <sup>(13)</sup>	857	919	17,220	-	-	-	18,996	
Bank of Utah Corporate Trust <sup>(14)</sup>	8,484	9,025	9,600	36,539	-	-	63,648	
RRPF Engine Leasing Limited <sup>(15)</sup>	2,356	2,521	2,697	26,696	-	-	34,270	
BOC Aviation (Ireland) Limited <sup>(9) y (16)</sup>	17,857	19,098	19,474	38,544	-	-	94,973	
Crédit Agricole Corporate and Investment Bank <sup>(17)</sup>	6,102	6,431	6,777	55,546	-	-	74,856	
<b>Deuda financiera</b>	<b>259,349</b>	<b>117,361</b>	<b>168,776</b>	<b>157,325</b>	<b>702,811</b>	<b>702,811</b>		
<b>Intereses devengados</b>	<b>3,563</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3,563</b>	<b>3,563</b>		
<b>Intereses proyectados</b>	<b>42,357</b>	<b>27,370</b>	<b>17,653</b>	<b>18,118</b>	<b>105,498</b>	<b>105,498</b>		
<b>Total</b>	<b>US\$ 305,269</b>	<b>US\$ 144,731</b>	<b>US\$ 186,429</b>	<b>US\$ 175,443</b>	<b>US\$ 811,872</b>	<b>US\$ 811,872</b>		

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 la deuda financiera relacionada con el financiamiento de anticipos para la compra de aeronaves asciende a US\$200,518 y US\$360,982, respectivamente. La Compañía cubre esta obligación mediante transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves en la fecha de entrega; por lo tanto, no representa un desembolso que impacte directamente al capital de trabajo de la Compañía.



Al 31 de diciembre de 2025, el monto contratado de líneas de crédito otorgadas a la Compañía asciende a US\$2,045,634, de las cuales US\$1,447,634 se relacionaron con deuda financiera (US\$273,079 no han sido dispuestos) y US\$598,000 se relacionaron con cartas de crédito (US\$241,598 no han sido dispuestos). Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía tenía disponibles líneas de crédito por US\$514,676. Al 31 de diciembre de 2024, el monto contratado de líneas de crédito otorgadas a la Compañía asciende a US\$1,873,384, de las cuales US\$1,315,384 se relacionaron con deuda financiera (US\$308,592 no han sido dispuestos) y US\$558,000 se relacionaron con cartas de crédito (US\$229,272 no han sido dispuestos).

- (1) El 8 de junio de 2022, la Compañía contrató con Santander/Bancomext un financiamiento a una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 298 puntos base, para cubrir el pago de los anticipos para compras de aeronaves a través de un contrato de crédito revolving. Para ello se creó un fideicomiso mexicano mediante el cual, la Compañía asignó sus derechos y obligaciones en virtud del contrato de compraventa con Airbus S.A.S. ("Airbus"), incluyendo su obligación de realizar anticipos para la compra de aeronaves. La Compañía garantizó las obligaciones del fideicomiso mexicano bajo el contrato de financiamiento (CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple, ahora Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple) Fideicomiso 3853. Una característica de este financiamiento es que pagará cinco puntos base adicionales a la tasa de interés si no se cumplen con los objetivos de sostenibilidad en las fechas establecidas en el contrato de préstamo, por lo que el 31 de agosto de 2023, la tasa de interés incrementó cinco puntos base. Existe la posibilidad de mitigar la tasa adicional si se cumplen con los objetivos en las siguientes fechas establecidas.

En agosto de 2024, la Compañía firmó un convenio modificatorio para incrementar el monto de este préstamo e incluir el pago de los anticipos para compras de aeronaves adicionales, extendiendo la vigencia del contrato hasta el 31 de diciembre de 2028.

El contrato de préstamo "Santander/Bancomext" establece ciertas obligaciones, incluyendo límites a la capacidad de, entre otros:

- i) Incurrir en deuda adicional por encima de un nivel específico de deuda, a menos que se cumpla con determinadas razones financieras.
- ii) Crear gravámenes.
- iii) La fusión o adquisición de cualquier otra entidad sin la autorización previa de los Bancos.
- iv) Disponer de ciertos activos.
- v) Declarar y pagar dividendos, o hacer alguna distribución del capital de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía cumple con las obligaciones del contrato de préstamo mencionado.

- (2) La Compañía celebró en abril de 2022 un financiamiento de anticipos para la adquisición de aeronaves con GY Aviation Lease 1714 Co. Limited. Para ello, se creó un fideicomiso mexicano con CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple, ahora Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso 3855. Este préstamo no incluía covenants financieros o restricciones.

El financiamiento con GY Aviation Lease 1714 Co. Limited se amortizó en su totalidad en noviembre 2025



48.

- (3) La Compañía celebró en abril de 2022 un financiamiento de anticipos para la adquisición de aeronaves con JSA International U.S. Holdings, LLC. Para ello, se creó un fideicomiso mexicano con CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple, ahora, Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Multiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso 3866. Este préstamo no incluía covenants financieros o restricciones.

El financiamiento con JSA International U.S. Holdings, LLC se amortizó en su totalidad en julio 2025.

- (4) La Compañía celebró en abril de 2022 un financiamiento de anticipos para la adquisición de aeronaves con Incline II B Shannon 18 Limited Trust 3867. Para ello, se creó un fideicomiso mexicano con CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple, ahora, Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Multiple, Grupo Financiero Multiva, Fideicomiso 3867. Este préstamo no incluía covenants financieros o restricciones.

El financiamiento con Incline II B Shannon 18 Limited se amortizó en su totalidad en junio 2025.

- (5) La Compañía celebró en julio de 2022 un financiamiento de anticipos para la adquisición de aeronaves con Oriental Leasing 6 Company Limited. Para ello, se creó un fideicomiso mexicano con CIBanco, S.A. Institución de Banca Múltiple, (ahora, Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Multiple, Grupo Financiero Multiva), Fideicomiso 3921. Este préstamo no incluye covenants financieros o restricciones.

- (6) El 19 de diciembre de 2024, la Compañía contrató con Runway Eleven Lender LLC un financiamiento a una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 275 puntos base, para cubrir el pago de los anticipos de aeronaves a través de un contrato de crédito revolvente. Para ello se creó una Entidad de Propósito Especial en Irlanda mediante la cual, la Compañía cedió sus derechos y obligaciones en virtud del contrato de compraventa con Airbus S.A.S. (“Airbus”), incluyendo su obligación de realizar anticipos para la compra de aeronaves.

El financiamiento con “Runway Eleven Lender LLC” no incluye covenants financieros ni obligaciones financieras.

- (7) El 20 de junio de 2019, la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, emitió 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios (“CEBUR”) bajo la clave de pizarra VOLARCB 19 por la cantidad de Ps.1,500 millones de pesos mexicanos a través del Fideicomiso Irrevocable número CIB/3249 creado por Concesionaria. El monto de la emisión fue parte de un programa aprobado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México por un monto de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos.

Los certificados bursátiles fiduciarios (“CEBUR”) bajo la clave de pizarra VOLARCB19 fueron amortizados en su totalidad el 20 de junio de 2024.

El 13 de octubre de 2021, la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, realizó en el mercado mexicano una segunda emisión de 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios (“CEBUR”) bajo la clave de pizarra VOLARCB21L por Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US\$83.5 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio de Ps.17.97 por US\$1) a través del Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB/3249 creado por Concesionaria. El monto de la emisión es parte de un programa aprobado por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México por un monto de hasta Ps.3,000 millones de pesos mexicanos (US\$167.0 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio de Ps.17.97 por US\$1). Con esta segunda emisión se ha alcanzado el monto total aprobado para el programa.



Los Certificados Bursátiles fiduciarios cumplen con los Principios de Bonos Vinculados a la Sostenibilidad 2020 (“Sustainability-Linked Bond Principles”), administrados por la Asociación Internacional del Mercado de Capitales (ICMA) y tiene como objetivos de Sostenibilidad (SPT) para el KPI reducir las emisiones de carbono medidas como gramos de emisiones de CO2 por pasajero de ingresos (gCO2 / RPK) en un 21.54%, 24.08% y un 25.53% para 2022, 2023 y 2024, respectivamente, en comparación con 2015. Esta oferta ayudará a la Compañía a lograr sus objetivos de sostenibilidad a largo plazo, entre los que se encuentran reducir las emisiones de CO2 en 35.42% para 2030.

Una característica de los Certificados Bursátiles es que se pagara una tasa de interés adicional de 25 (veinticinco) puntos base, si no se cumplen los objetivos de sostenibilidad. El 20 de septiembre de 2023 la tasa de interés aumentó 25 (veinticinco) puntos base. Existe la posibilidad de mitigar la tasa adicional si se cumplen los objetivos en los siguientes años.

Los certificados tienen una reducción anual con vencimiento de cinco años de Ps.83,333, Ps.500,000, Ps.500,000 y Ps.416,667 (US\$4.6 millones, US\$27.8 millones, US\$27.8 millones y US\$23.2 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio de Ps.17.97 por US\$1) en 2023, 2024, 2025 y 2026, respectivamente, con una tasa de interés anual TIIE 28 más 200 puntos base más un ajuste de 25 puntos base a partir del 20 de septiembre de 2023. Los certificados comenzaron a amortizarse al final del segundo año.

El 28 de septiembre de 2023, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México aprobó un aumento al programa vigente por un monto de hasta Ps.5,000 millones de pesos mexicanos (US\$278.3 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio Ps.17.97 por US\$1). Con esta autorización la Compañía, a través de su subsidiaria Concesionaria, realizó en el mercado mexicano una tercera emisión de 15,000,000 de certificados bursátiles fiduciarios “CEBUR” bajo la clave de pizarra VOLARCB23 por Ps.1,500 millones de pesos mexicanos (US\$83.5 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio Ps.17.97 por US\$1) a través del Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB/3249 creado por Concesionaria.

Los certificados tienen un vencimiento de cinco años con reducciones anuales de Ps.187,500, Ps.750,000 y Ps.562,500 (US\$10.4 millones, US\$41.7 millones y US\$31.3 millones al 31 de diciembre de 2025, con base al tipo de cambio Ps.17.97 por US\$1) en 2026, 2027 y 2028, respectivamente, con una tasa de interés anual de TIIE 28 más 215 puntos base. Los certificados comienzan a amortizarse al final del tercer año.

La estructura de certificados bursátiles opera con reglas específicas y proporciona una “Razón de cobertura del servicio de deuda” (“DSCR” por sus siglas en inglés) que se calcula comparando la cobranza en pesos mexicanos durante los seis meses anteriores con los siguientes seis meses de servicio de la deuda. En general, no existe retención de fondos si la relación excede 2.5 veces. La amortización de los certificados bursátiles inició en julio de 2021 para la primera emisión, para la segunda emisión inició en noviembre de 2023 y para la tercera emisión iniciará en octubre 2026. Además, la amortización anticipada aplica si:

- i) La razón de cobertura de deuda es menor a 1.75x en alguna de las fechas de determinación;
- ii) Un evento de retención no es subsanado en un periodo de 90 días consecutivos;
- iii) La cuenta de reserva de la deuda de cualquier serie mantiene en depósito una cantidad menor que el saldo requerido de la cuenta de reserva de la deuda por un período que incluye dos o más métodos de pago consecutivos;
- iv) Evento de insolvencia de Concesionaria;
- v) La actualización de un nuevo evento de insolvencia con relación a Concesionaria;
- vi) La actualización de un nuevo evento de incumplimiento.



En caso de incumplimiento el Fiduciario se abstendrá de entregar cualquier cantidad que de otra manera tendría que entregar a Concesionaria y dedicará dichos flujos para amortizar el principal de los certificados bursátiles (“CEBUR”).

Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía cumple con las condiciones de los certificados bursátiles.

- (8) En diciembre de 2022, la Compañía firmó una línea de capital de trabajo con Banco Actinver, S.A., Institución de Banca Múltiple (“Actinver”) en pesos mexicanos, con una tasa de interés anual de TIEE 28 días más 250 puntos base de margen. La línea de crédito venció en diciembre 2024.

La deuda de capital de trabajo con “Actinver” no incluía obligaciones o restricciones.

### Otros acuerdos de financiamiento

- (9) En agosto de 2025, la Compañía celebró acuerdos con BOC Aviation (Ireland) Limited para la adquisición de aeronaves. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.52% y vencen en 2029.

La Compañía celebró varios contratos que calificaron como transacciones fallidas de venta y arrendamiento en vía de regreso. En consecuencia, estos acuerdos se contabilizaron como transacciones de financiamiento. El detalle de estos acuerdos se presenta a continuación:

- (10) En septiembre de 2023, la Compañía celebró acuerdos con Tarquin Limited, que brinda financiamiento para la adquisición de motores. Los contratos pagan tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2028.
- (11) En septiembre de 2023, la Compañía también celebró acuerdos adicionales con NBB-V11218 Lease Partnership y con NBB-V11951 Lease Partnership, que brinda financiamiento para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2028.
- (12) En septiembre y octubre de 2023, la Compañía celebró acuerdos con Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited (no en su capacidad individual sino únicamente como fiduciario del Fideicomiso) para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 7.16%, y vencen en 2028.
- (13) En noviembre de 2023, la Compañía celebró acuerdos con NBB Pintail Co. Ltd. para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.99%, y vencen en 2028.
- (14) En agosto, septiembre, noviembre y diciembre de 2024, la Compañía celebró acuerdos con Bank of Utah Corporate Trust, para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.20% y vencen en 2029.
- (15) En noviembre de 2024, la Compañía celebró acuerdos con RRP Engine Leasing Limited, para la adquisición de motores. Estos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.80% y vencen en 2032.
- (16) En octubre y noviembre 2024, la Compañía celebró acuerdos con BOC Aviation (Ireland) Limited para la adquisición de motores, estos nuevos contratos pagan una tasa de interés anual de 6.86% y vencen en 2029.
- (17) En septiembre de 2025, la Compañía celebró acuerdos con Crédit Agricole Corporate and Investment Bank para la adquisición de motores. Este contrato paga una tasa de interés anual de SOFR más una sobretasa de 200 puntos base con vencimiento en 2032.



## Cambios en pasivos provenientes de actividades financieras

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024 los cambios en los pasivos por actividades de financiamiento de la Compañía se resumen en la siguiente tabla.

	1 de enero, 2025	Flujo de efectivo neto	Interés devengado <sup>(1)</sup>	Reclasificación de largo a corto plazo	Otros	Efectos de conversión	Al 31 de diciembre de 2025
Préstamos a corto plazo que devengan intereses	US\$ 283,616	US\$ (241,314)	US\$ (9,893)	US\$ 226,276	US\$ (331)	US\$ 3,367	US\$ 261,721
Préstamos a largo plazo que devengan intereses	526,362	130,459	-	(226,276)	494	10,078	441,117
<b>Total de pasivos provenientes de actividades de financiamiento</b>	<b>US\$ 809,978</b>	<b>US\$ (110,855)</b>	<b>US\$ (9,893)</b>	<b>US\$ -</b>	<b>US\$ 163</b>	<b>US\$ 13,445</b>	<b>US\$ 702,838</b>

	1 de enero, 2024	Flujo de efectivo neto	Interés devengado <sup>(1)</sup>	Reclasificación de largo a corto plazo	Otros	Efectos de conversión	Al 31 de diciembre de 2024
Préstamos a corto plazo que devengan intereses	US\$ 220,289	US\$ (84,514)	US\$ 6,496	US\$ 146,655	US\$ (217)	US\$ (5,093)	US\$ 283,616
Préstamos a largo plazo que devengan intereses	432,776	261,667	-	(146,655)	(484)	(20,942)	526,362
<b>Total de pasivos provenientes de actividades de financiamiento</b>	<b>US\$ 653,065</b>	<b>US\$ 177,153</b>	<b>US\$ 6,496</b>	<b>US\$ -</b>	<b>US\$ (701)</b>	<b>US\$ (26,035)</b>	<b>US\$ 809,978</b>

<sup>(1)</sup> Este saldo se encuentra neto de provisiones de intereses e intereses efectivamente pagados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente.

## 6. Efectivo y equivalentes de efectivo

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, este rubro se integra como sigue:

	2025	2024
Efectivo en bancos	US\$ 122,893	US\$ 281,358
Efectivo en caja	705	657
Inversiones a corto plazo (inversiones de alta liquidez / equivalentes de efectivo)	622,360	617,432
Fondos en fideicomiso relacionados con reserva de la deuda	7,926	8,534
<b>Total de efectivo y equivalentes de efectivo</b>	<b>US\$ 753,884</b>	<b>US\$ 907,981</b>

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía registró una parte de las ventas anticipadas de boletos por un monto de US\$7,926 y US\$8,534, respectivamente, como un fondo (Nota 1d). Los fondos mantenidos en los Fideicomisos se utilizan para constituir las reservas del servicio de la deuda.

## 7. Partes relacionadas

a) A continuación, se presenta un análisis de los saldos con partes relacionadas al 31 de diciembre de 2025 y 2024.

Todas las Compañías son consideradas como afiliadas, ya que los principales accionistas o directores de la Compañía son directa o indirectamente accionistas o directores de las partes relacionadas:

	Tipo de transacción	País de origen	2025	2024	Términos
<b>Por cobrar:</b>					
Frontier Airlines Inc. ("Frontier")	Código compartido	EUA	<u>US\$ 3,436</u>	<u>US\$ 2,161</u>	30 días



	Tipo de transacción	País de origen	2025	2024	Términos
<b>Por pagar:</b>					
MRO Commercial, S.A. (“MROC”)	Mantenimiento de aeronaves y soporte técnico	El Salvador	US\$ 1,817	US\$ 979	30 días
Frontier Airlines Inc. (“Frontier”)	Código compartido	EUA	1,233	662	30 días
Chevez, Ruiz, Zamarripa y Cía., S.C.	Honorarios por servicios profesionales	México	874	117	30 días
A&P International Services, S.A.P.I. de C.V. (“AISG”)	Mantenimiento de aeronaves	México	393	299	30 días
Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C.	Honorarios por servicios profesionales	México	142	146	30 días
Jetsmart Airlines S.A. (“Jetsmart Argentina”)	Arrendamiento de motor	Argentina	80	80	30 días
Volantio Inc.	Servicios de atención al cliente.	EUA	62	80	30 días
			<u>US\$ 4,601</u>	<u>US\$ 2,363</u>	

b) Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía realizó las siguientes operaciones con partes relacionadas:

Operaciones con partes relacionadas	País de origen	2025	2024	2023
<b>Ingresos:</b>				
Transacciones con afiliadas				
Frontier Airlines Inc. (“Frontier”)				
Código compartido	EUA	US\$ 10,453	US\$ 5,478	-
Jetsmart Airlines S.A. (“Jetsmart Argentina”)				
Arrendamiento de motor	Argentina	1,121	80	-
Jetsmart Airlines SpA (“Jetsmart Chile”)				
Servicios profesionales	Chile	336	240	-
<b>Gastos:</b>				
Transacciones con afiliadas				
MRO Commercial, S.A.				
Mantenimiento aeronaves <sup>(1)</sup>	El Salvador	US\$ 23,299	US\$ 21,354	US\$ 15,674
Soporte técnico	El Salvador	52	24	17
A&P International Services, S.A.P.I. de C.V. (“AISG”)				
Mantenimiento de aeronaves	México	3,770	2,986	2,895
Chevez, Ruiz, Zamarripa y Cía, S.C.				
Honorarios por servicios profesionales	México	1,268	192	1,175
Volantio, Inc.				
Servicios de soporte al cliente	EUA	688	420	-
Mijares, Angoitia, Cortés y Fuentes, S.C.				
Honorarios por servicios profesionales	México	808	196	225



Operaciones con partes relacionadas	País de origen	2025	2024	2023
Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. (“OMA”)				
Servicios aeroportuarios	México	-	-	12,263
Servprot, S.A. de C.V.				
Servicios de seguridad	México	-	-	115

<sup>(1)</sup>Incluye operaciones de mantenimiento mayor.

c) Frontier Airlines Inc. (“Frontier”)

Frontier es una parte relacionada porque los señores Brian H. Franke y Andrew Broderick son miembros del consejo de administración de la Compañía y ambos son miembros del Consejo de Administración de Frontier, ellos son además socios directores de Indigo Partners, que tienen inversiones en ambas compañías.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la cuenta por cobrar fue de US\$3,436 y US\$2,161, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la cuenta por pagar fue de US\$1,233 y US\$662, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía reconoció ingresos bajo este acuerdo por US\$10,453 y US\$5,478, respectivamente. Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023, la Compañía no reconoció transacciones de ingreso bajo este acuerdo.

d) Servprot, S.A. de C.V. (“Servprot”)

Servprot fue una parte relacionada hasta el 13 de junio de 2023 debido a que Enrique Beltranena Mejicano, Presidente y Director General de la Compañía, fue accionista de dicha sociedad. Servprot ofrecía servicios de seguridad para el señor Beltranena y su familia.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía no registró transacciones bajo este acuerdo. Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023 la Compañía registro transacciones bajo este acuerdo por US\$115.

e) MRO Commercial, S.A. (“MROC”)

MRO Commercial, S.A. (“MROC”) y Aeromantenimiento, S.A. (“Aeroman”) son partes relacionadas porque el Sr. Joaquín Alberto Palomo, miembro del consejo de administración de la Compañía, es director suplente de MRO Holdings, empresa matriz de MROC, y Aeroman. Además, el Sr. Marco Baldocchi, miembro del Consejo de Administración de la Compañía, fue miembro del consejo de administración de Aeroman hasta noviembre de 2024. El 1 de enero de 2017, la Compañía firmó un acuerdo de servicio de reparación y mantenimiento de aeronaves con Aeroman. El 1 de enero de 2022, la Compañía firmó una modificación de dicho acuerdo en la que: (i) el acuerdo fue cedido por Aeroman a MROC y Aeroman fue designada como la entidad encargada para realizar los servicios de reparación y mantenimiento; y (ii) el acuerdo se extendió hasta el 1 de enero de 2027. El 1 de enero de 2024, el acuerdo fue modificado para extender el plazo hasta el 31 de diciembre de 2028. El 1 de enero de 2025, la Compañía firmó una modificación y amplió el acuerdo hasta el 31 de diciembre de 2035. El acuerdo prevé el uso exclusivo de los servicios de MROC para la reparación y mantenimiento de aeronaves, sujeto a la disponibilidad de instalaciones de Aeroman. Según el acuerdo, las partes implicadas proporcionan servicios de inspección, mantenimiento, reparación y revisión para aeronaves. La Compañía realiza pagos bajo el acuerdo según los servicios prestados.



Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 los saldos por pagar del contrato con MROC son de US\$1,817 y US\$979, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía incurrió en gastos de mantenimiento y soporte técnico en aeronaves con MROC por un monto de US\$23,351, US\$21,378 y US\$15,691, respectivamente.

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

MACF es parte relacionada porque Ricardo Maldonado Yáñez y Eugenio Macouzet de León, miembro del consejo propietario y consejero suplente, respectivamente, de la Compañía desde abril de 2018, son socios de MACF que brinda servicios legales.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía tenía un saldo por pagar del contrato con MACF de US\$142 y US\$146, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía incurrió en gastos de servicios legales bajo este contrato por un monto de US\$808, US\$196 y US\$225, respectivamente.

g) Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. (“OMA”)

OMA era parte relacionada, porque el Sr. Ricardo Maldonado Yáñez era miembro independiente del Consejo de Administración de OMA y es miembro independiente del Consejo de Administración de la Compañía, y Presidente del Comité de Practicas Societarias de la Compañía. Adicionalmente la Sra. Guadalupe Philips Margain, miembro independiente del Consejo de Administración de la administración de la Compañía, fue miembro del consejo administración. A la fecha de emisión de este informe, OMA ya no es una parte relacionada de la Compañía.

h) Chevez, Ruiz, Zamarripa y Cía, S.C. (“Chevez”)

Chevez es una parte relacionada porque el señor José Luis Fernández Fernández es miembro independiente del Consejo de Administración, así como Presidente del Comité de Auditoría de la Compañía y socio no administrador de Chevez. Chevez nos presta el servicio de asesoría fiscal.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la cuenta por pagar con Chevez fue de US\$874 y US\$117, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 la Compañía reconoció gastos con Chevez por US\$1,268, US\$192 y US\$1,175, respectivamente.

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

Desde el 4 de julio de 2022, AISG ha sido considerada una parte relacionada debido a que Harry F. Krensky, Miembro del Consejo de Administración de la Compañía, es Presidente del Consejo de Administración de AISG. Adicionalmente, Harry F. Krensky es socio director de Discovery Americas, un fondo de capital privado que indirectamente mantiene y gestiona una posición de inversión en AISG.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la cuenta por pagar con AISG fue de US\$393 y US\$299, respectivamente.



Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía incurrió en gastos de mantenimiento de aeronaves y motores por US\$3,770, US\$2,986 y US\$2,895 respectivamente.

j) Jetsmart Airlines SpA (“Jetsmart Chile”)

Jetsmart Chile es una parte relacionada debido a que Brian H. Franke y Andrew Broderick, son miembros del Consejo de Administración de la Compañía, y son miembros del consejo de administración de Jetsmart Chile. El 15 de marzo de 2024 la compañía celebró un contrato para la prestación de servicios técnicos profesionales de pilotos con Jetsmart Chile.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía no tiene saldos pendientes con Jetsmart Chile.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía registro ingresos en servicios profesionales por US\$336 y US\$240, respectivamente.

k) Jetsmart Airlines S.A. (“Jetsmart Argentina”)

Jetsmart Argentina es una parte relacionada debido a que Brian H. Franke es miembro del Consejo de Administración de la Compañía, y es miembro del Consejo de Administración de Jetsmart Argentina. El 11 de diciembre de 2024 la Compañía celebró un contrato de arrendamiento de un motor de aeronave con Jetsmart Argentina.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el saldo por pagar con Jetsmart Argentina fue de US\$80 en ambos años.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía reconoció ingresos en arrendamiento de motores de aeronaves por US\$1,121 y US\$80, respectivamente.

l) CleanJoule, Inc. (“CleanJoule”)

CleanJoule es una parte relacionada debido a que el Sr. Brian H. Franke, presidente de nuestro Consejo de Administración, es un directivo de Franke Family Joule, LLC. Desde el 23 de mayo de 2023, ha sido accionista de CleanJoule y tiene derecho a nombrar a un miembro de su Consejo de Administración. Además, el 23 de mayo de 2023, el Sr. Andrew Broderick, miembro del Consejo de Administración, fue designado por Franke Family Joule, LLC como miembro del Consejo de Administración de CleanJoule. CleanJoule es una empresa que produce combustible de aviación sostenible (SAF por sus siglas en inglés) rentable y de alto rendimiento a partir de desechos agrícolas y residuos orgánicos. Durante 2024 y 2023 la Compañía adquirió directamente acciones ordinarias de CleanJoule, reconociendo 320,000 acciones por un monto de US\$4,000. (A partir del 23 de febrero de 2026 CleanJoule cambio de nombre a Cyclokinetics, Inc.)

m) Volantio, Inc. (“Volantio”)

Volantio es considerada una parte relacionada debido a que el Sr. William Dean Donovan, miembro independiente de nuestro Consejo de Administración, también forma parte del Consejo de Administración de Volantio a partir del 13 de agosto de 2024. Volantio presta servicios de soporte al cliente.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la cuenta por pagar con Volantio ascendía a US\$62 y US\$80, respectivamente.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía reconoció gastos con Volantio por US\$688 y US\$420, respectivamente.



## n) Directores y funcionarios

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el presidente y miembros independientes del Consejo de Administración de la Compañía recibieron una compensación neta de US\$356 y US\$414, respectivamente y el resto de los directores recibieron una compensación neta de US\$163 y US\$116, respectivamente.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2025 y 2024, el monto pagado al presidente y miembros independientes en especie a través de acciones de la Compañía fue de US\$829 y US\$788, respectivamente.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los ejecutivos que forman parte del grupo de alta dirección de la Compañía recibieron una compensación agregada de beneficios de corto plazo por un importe de US\$17,217, US\$15,157 y US\$13,845, respectivamente; así como, beneficios de largo plazo por un monto de US\$5,876, US\$6,508 y US\$5,689, respectivamente. Estos importes se reconocieron como parte del rubro de salarios y beneficios en el estado consolidado de resultados.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, el costo de las transacciones por pagos basados en acciones (Plan de incentivos a largo plazo de la Compañía) fue de US\$6,413, US\$6,309 y US\$6,048, respectivamente. El beneficio de las transacciones liquidables en efectivo MIP II fue de US\$141, US\$1,131 y US\$119, respectivamente (Nota 18).

La Compañía adoptó un nuevo plan de beneficios a corto plazo para cierto personal, mediante el cual se otorgan bonos en efectivo para cumplir con ciertas metas de rendimiento determinadas por la Compañía. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 la Compañía registró una provisión por un monto de US\$9,835 y US\$10,839, respectivamente. En relación con estos bonos en efectivo, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 la Compañía registró un gasto por un monto de US\$7,189, US\$12,250 y US\$6,357, respectivamente, bajo el rubro de salarios y beneficios.

**8. Otras cuentas por cobrar, neto**

Un análisis de otras cuentas por cobrar, neto al 31 de diciembre de 2025 y 2024, se detalla a continuación:

	<u>2025</u>	<u>2024</u>
<b>Corrientes:</b>		
Tarjetas de crédito	US\$ 40,272	US\$ 34,756
Beneficios del proveedor	34,582	22,640
Otras cuentas por cobrar	8,127	3,979
Tarjeta de crédito de lealtad	6,794	5,460
Otros puntos de venta	6,623	946
Cientes de cargo	5,473	4,453
Empleados	1,053	562
Servicios aeroportuarios	571	800
Agencias de viaje y comisiones por venta de seguros	63	599
Servicios de mercadotecnia	34	119
Recuperación de seguros en proceso	22	2,349
	<u>103,614</u>	<u>76,663</u>
Provisión para pérdidas crediticias esperadas	(555)	(628)
	<u>US\$ 103,059</u>	<u>US\$ 76,035</u>



Las cuentas por cobrar de la Compañía tienen los siguientes vencimientos:

Días	2025		Total 2025	2024		Total 2024
	Deteriorada	No Deteriorada		Deteriorada	No Deteriorada	
0-30	US\$ 300	US\$ 68,374	US\$ 68,674	US\$ 459	US\$ 57,657	US\$ 58,116
31-60	-	8,769	8,769	-	6,030	6,030
61-90	-	18,515	18,515	-	5,861	5,861
91-120	255	7,401	7,656	169	6,487	6,656
	<b>US\$ 555</b>	<b>US\$ 103,059</b>	<b>US\$ 103,614</b>	<b>US\$ 628</b>	<b>US\$ 76,035</b>	<b>US\$ 76,663</b>

Los movimientos de la provisión para pérdidas crediticias esperadas del 31 de diciembre de 2023 al 31 de diciembre de 2025 son como sigue:

Saldo al 31 de diciembre de 2023	US\$	(877)
Cancelaciones		1,067
Incrementos en la estimación		(818)
Saldo al 31 de diciembre de 2024		(628)
<b>Cancelaciones</b>		<b>942</b>
<b>Incrementos en la estimación</b>		<b>(869)</b>
<b>Saldo al 31 de diciembre de 2025</b>	<b>US\$</b>	<b>(555)</b>

Las provisiones para pérdidas crediticias esperadas se establecen de acuerdo con el enfoque que se revela en la Nota 1f) ii).

## 9. Inventarios

Un análisis de los inventarios al 31 de diciembre de 2025 y 2024 es el siguiente:

	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Refacciones de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo	<b>US\$ 16,726</b>	<b>US\$ 16,633</b>

Los inventarios de la Compañía se utilizan principalmente durante la prestación de servicios de vuelo y para los eventos de mantenimiento realizados por la Compañía y son valuados al menor costo o a su valor de reposición. La Compañía reconoce las estimaciones necesarias para las disminuciones en el valor de sus inventarios por deterioro, obsolescencia, lento movimiento y otras causas que indiquen que el aprovechamiento o realización de las refacciones de aeronaves y accesorios de equipo de vuelo que forman parte del inventario resultará inferior al valor registrado.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía no registro pérdida por deterioro en el valor del inventario.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los inventarios de consumo, registrados como parte de los gastos de mantenimiento, ascendieron a US\$27,363, US\$24,009 y US\$20,928, respectivamente.



## 10. Pagos anticipados y otros activos circulantes

Los pagos anticipados y otros activos circulantes al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se analizan como sigue:

	2025		2024
Anticipos a proveedores	US\$ 20,794	US\$	11,615
Otros pagos anticipados	15,211		9,109
Seguros pagados por anticipado	9,758		9,604
Comisión a agencias por venta de boletos (Nota 1c)	8,999		9,108
Créditos de vuelo	7,671		5,812
	<b>US\$ 62,433</b>	US\$	<b>45,248</b>

## 11. Depósitos en garantía

El análisis de este rubro al 31 de diciembre de 2025 y 2024 es el siguiente:

	2025		2024
<b>Activos circulantes:</b>			
Depósito de cartas de crédito	US\$ 250,824	US\$	216,534
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagado a los arrendadores (Nota 1j)	17,982		7,493
Depósitos para renta de equipo de vuelo	6,352		1,164
Otros depósitos en garantía	2,696		2,020
	<b>277,854</b>		<b>227,211</b>
<b>Activo no circulante:</b>			
Depósitos para mantenimiento de equipo de vuelo pagado a arrendadores (Nota 1j)	296,797		375,263
Depósitos para renta de equipo de vuelo	39,786		46,232
Otros depósitos en garantía	4,329		4,698
	<b>340,912</b>		<b>426,193</b>
	<b>US\$ 618,766</b>	US\$	<b>653,404</b>



## 12. Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto

	Inversión		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
Mejoras a equipos arrendados	US\$ 595,816	US\$ 728,201	US\$ (414,190)	US\$ (482,233)	US\$ 181,626	US\$ 245,968
Pagos anticipados para compra de aeronaves <sup>(1)</sup> y motores	316,425	484,590	-	-	316,425	484,590
Equipo de vuelo	539,141	408,830	(115,474)	(89,750)	423,667	319,080
Construcciones y mejoras en procesos	17,044	14,242	-	-	17,044	14,242
Construcciones y mejoras	11,150	9,154	(8,684)	(7,839)	2,466	1,315
Mobiliario y equipo de oficina	4,165	3,621	(2,494)	(2,428)	1,671	1,193
Maquinaria y equipo de taller	3,219	2,671	(1,075)	(822)	2,144	1,849
Equipo de transporte motorizado en plataforma	1,898	1,600	(960)	(681)	938	919
Equipo de cómputo	1,008	1,186	(830)	(1,130)	178	56
Equipo de comunicaciones	1,092	798	(362)	(489)	730	309
Equipo de fuerza eléctrica	1,006	781	(434)	(409)	572	372
Herramientas de taller	1,187	660	(711)	(559)	476	101
Carros de servicio a bordo	890	542	(543)	(466)	347	76
<b>Total</b>	<b>US\$ 1,494,041</b>	<b>US\$ 1,656,876</b>	<b>US\$ (545,757)</b>	<b>US\$ (586,806)</b>	<b>US\$ 948,284</b>	<b>US\$ 1,070,070</b>

	Equipo de vuelo	Construcciones y mejoras	Equipo de cómputo	Mobiliario y equipo de oficina	Equipo de fuerza eléctrica	Herramientas de taller	Equipo de transporte motorizado en plataforma	Equipo de comunicaciones	Maquinaria y equipo de taller	Carros de servicio a bordo	Provisión por obsolescencia	Pagos anticipados para compra de aeronaves	Construcciones y mejoras en proceso	Mejoras a equipos arrendados	Total
Saldo neto al 31 de diciembre de 2023	US\$ 135,039	US\$ 1,492	US\$ 85	US\$ 1,331	US\$ 185	US\$ 182	US\$ 139	US\$ 255	US\$ 1,036	US\$ 126	US\$ -	US\$ 389,380	US\$ 27,135	US\$ 248,225	US\$ 804,610
Altas	207,075	-	2	7	251	-	985	-	964	-	-	235,287	11,183	129,354	585,108
Bajas y transferencias	(367)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(159,993)	(3,938)	-	(164,298)
Costos por préstamos capitalizados, Neto <sup>(1)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,916	-	-	19,916
Otros movimientos	-	352	8	130	-	-	1	100	49	-	-	-	(20,138)	19,498	-
Depreciación	(22,667)	(529)	(39)	(275)	(64)	(81)	(206)	(46)	(200)	(50)	-	-	-	(151,109)	(175,266)
Al 31 de diciembre de 2024	319,080	1,315	56	1,193	372	101	919	309	1,849	76	-	484,590	14,242	245,968	1,070,070
Costo	408,830	9,154	1,186	3,621	781	660	1,600	798	2,671	542	-	484,590	14,242	728,201	1,656,876
Depreciación acumulada	(89,750)	(7,839)	(1,130)	(2,428)	(409)	(559)	(681)	(489)	(822)	(466)	-	-	-	(482,233)	(586,806)
Saldo neto al 31 de diciembre de 2024	319,080	1,315	56	1,193	372	101	919	309	1,849	76	-	484,590	14,242	245,968	1,070,070
Altas	144,875	-	77	91	72	435	-	117	269	-	-	40,099	14,366	90,860	291,261
Bajas y transferencias	(4,188)	-	(5)	(18)	(8)	-	-	(7)	(3)	-	-	(195,982)	(4,352)	-	(204,563)
Costos por préstamos capitalizados, neto <sup>(1)</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(12,282)	-	-	(12,282)
Otros movimientos	-	1,995	92	698	209	95	346	388	307	348	-	-	(7,212)	2,734	-
Depreciación	(36,100)	(844)	(42)	(293)	(73)	(155)	(327)	(77)	(278)	(77)	-	-	-	(157,936)	(196,202)
Al 31 de diciembre de 2025	423,667	2,466	178	1,671	572	476	938	730	2,144	347	-	316,425	17,044	181,626	948,284
Costo	539,141	11,150	1,008	4,165	1,006	1,187	1,898	1,092	3,219	890	-	316,425	17,044	595,816	1,494,041
Depreciación acumulada	(115,474)	(8,684)	(830)	(2,494)	(434)	(711)	(960)	(362)	(1,075)	(543)	-	-	-	(414,190)	(545,757)
Saldo neto al 31 de diciembre de 2025	US\$ 423,667	US\$ 2,466	US\$ 178	US\$ 1,671	US\$ 572	US\$ 476	US\$ 938	US\$ 730	US\$ 2,144	US\$ 347	US\$ -	US\$ 316,425	US\$ 17,044	US\$ 181,626	US\$ 948,284

<sup>(1)</sup> Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, estos montos incluyen costo por préstamos capitalizados por US\$22,287 y US\$35,107, respectivamente. El monto de este rubro es neto de bajas de costos por préstamos capitalizados relacionados a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso por US\$34,569 y US\$15,191, respectivamente.



a) Durante 2025 y 2024, la Compañía adquirió siete motores (V2500) y 16 motores (11 NEO y cinco V2500), respectivamente, (bajo los términos del contrato de compra con Pratt & Whitney). Estas adquisiciones se contabilizaron al costo por un total de US\$50,158 y US\$163,463, respectivamente. La Compañía identificó los componentes principales como partes separadas a su respectivo costo. Estos componentes principales se clasifican como parte del motor, se presentan como parte de equipo de vuelo y se deprecian durante su vida útil.

b) Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía capitalizó costos por préstamos por un monto de US\$22,287 y US\$35,107, respectivamente (Nota 23). La Compañía capitalizó costos por préstamos reales de los préstamos directamente atribuibles a la construcción de aeronaves. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, la tasa ponderada utilizada para determinar el monto capitalizado de los costos por préstamos fue de 7.73% y 7.59%, respectivamente.

c) El gasto por depreciación por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, fue de US\$196,202, US\$175,266 y US\$127,401, respectivamente. Los gastos por depreciación del año son reconocidos como componentes de los gastos operativos en los estados consolidados de resultados.

d) En octubre de 2005 y diciembre de 2006, la Compañía celebró contratos con Airbus y con International Aero Engines AG (“IAE”) para la compra de aeronaves y motores, respectivamente. Con base en dichos contratos y previo a la entrega de cada aeronave y motor, la Compañía acordó realizar anticipos que fueron calculados con base en el precio de referencia de cada aeronave y motor, utilizando una fórmula establecida para este fin en el contrato.

En 2011, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 44 aeronaves de la familia A320 para ser entregados entre 2015 y 2020. La orden incluye 14 aeronaves A320 Current Engine Option (“CEO”, por sus siglas en inglés) y 30 aeronaves A320NEO. Adicionalmente, durante diciembre de 2017, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 80 aeronaves de la familia A320 que se entregarán entre 2022 y 2026. El pedido incluye 46 A320NEO y 34 A321NEO. En virtud de dicho acuerdo, y antes de la entrega de cada aeronave, la Compañía acordó hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo.

En noviembre de 2018, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para reprogramar la entrega de 26 aeronaves entre 2019 y 2022. Además, en esta modificación, la Compañía utilizó sus derechos en el acuerdo de compra de Airbus para convertir seis A320NEO en A321NEO. En julio de 2020, se modificó el acuerdo con Airbus para reprogramar las entregas de 80 aeronaves entre 2023 y 2028. En octubre de 2020, modificamos el acuerdo con Airbus para reprogramar las 18 entregas de flota restantes entre 2020 y 2022.

En 2021, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 39 aeronaves de la familia A320 para ser entregados entre 2023 y 2029, la orden incluye solamente aeronaves A321NEO. En virtud de dicho acuerdo, y antes de la entrega de cada aeronave, la Compañía acordó hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo. Además, en esta modificación, la Compañía utilizó sus derechos en el acuerdo de compra de Airbus para convertir 20 A320NEO en A321NEO.

En 2022, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus para la compra de 25 aeronaves de la familia A320 para ser entregados en 2030, la orden incluye solamente aeronaves A321NEO. En virtud de dicho acuerdo, y antes de la entrega de cada aeronave, la Compañía acordó hacer pagos anticipados previos a la entrega, los cuales se calculan en función del precio de referencia de cada aeronave y siguiendo una fórmula establecida para tal fin en el acuerdo.



El 16 de agosto de 2013, la Compañía entró en ciertos acuerdos con IAE e International Aero Engines, LLC (“IAE LLC”) (“P&W”), los cuales incluían la compra de motores para 14 A320CEO y 30 A320NEO respectivamente, para ser entregados entre 2014 y 2022. Este acuerdo también incluye la compra de un motor de repuesto para la flota de A320CEO (que se recibió durante el cuarto trimestre de 2016) y seis motores de repuesto para la flota de A320NEO recibidos entre 2017 y 2022. En noviembre de 2015, la Compañía modificó el acuerdo con el proveedor de motores para prestar los principales servicios de mantenimiento de los motores de 16 aeronaves (10 A320NEO y seis A321NEO). Este acuerdo también incluye la compra de tres motores de repuesto, dos de ellos para la flota de A320NEO y uno para la flota de A321NEO. En abril de 2021, la Compañía modificó el acuerdo con el proveedor de motores para prestar los principales servicios de mantenimiento de los motores de dos aeronaves A320NEO.

El 12 de mayo de 2020, la Compañía entró en ciertos acuerdos con IAE LLC, los cuales incluían la compra de 46 motores A320NEO y 34 A321NEO respectivamente, para ser entregados entre 2022 y 2028. Este acuerdo también incluye la compra de 11 motores de repuesto para la flota de A320NEO que se recibirán entre 2022 y 2029.

En octubre 2021, la Compañía modificó el acuerdo con el proveedor de motores para prestar los principales servicios de mantenimiento de los motores de 13 aeronaves A320NEO. Este acuerdo también incluye la compra de un motor de repuesto para la flota de A320NEO. La Compañía ha modificado y reexpresado el acuerdo con IAE LLC para proporcionarle servicios de mantenimiento mayor a los motores de 79 aeronaves (cinco A320NEO y 74 A321NEO), así como la compra de 21 motores de repuesto para la flota de A320NEO, que serán entregados entre 2024 y 2030.

Como parte del acuerdo con P&W, la Compañía recibió notas de crédito en diciembre de 2017 por US\$3.1 millones, los cuales se amortizan linealmente de forma prospectiva durante el plazo del contrato. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía amortizó un beneficio correspondiente a estas notas de crédito por US\$216, US\$216 y US\$216, respectivamente, el cual se reconoció como una compensación a los gastos de mantenimiento en los estados consolidados de resultados.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, los montos pagados como anticipos para la compra de aeronaves fueron de US\$40,099 y US\$235,287, respectivamente.

El actual acuerdo de compra con Airbus requiere que la Compañía acepte la entrega de 118 aeronaves de la familia Airbus A320 durante un período de seis años (de enero de 2026 a diciembre de 2031). El 26 de noviembre de 2024 se firmó un acuerdo con Airbus en el cual se recalendarizaron las entregas de todas las aeronaves pendientes de entrega a la firma de dicho acuerdo. Al 31 de diciembre de 2025, el acuerdo prevé la incorporación de 118 aeronaves a su flota de la siguiente manera: 12 en 2026, siete en 2027, 19 en 2028, 22 en 2029, 30 en 2030 y 28 que se entregarán durante 2031. Los compromisos con respecto a las adquisiciones de refacciones rotables, mobiliario y equipo se incluyen en la Nota 25.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 la Compañía entró en transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso de aeronaves, obteniendo ganancias de US\$29,296, US\$32,175 y US\$8,275, respectivamente. Estas ganancias fueron reconocidas en el rubro de otros ingresos operativos en el estado consolidado de resultados. Estas ganancias representaron únicamente el monto que se relaciona con los derechos transferidos al comprador-arrendador (Nota 22).

e) Durante diciembre de 2017, la Compañía celebró una actualización a su contrato de soporte con Lufthansa por 66 meses, con fecha efectiva de 1 de julio de 2018. Este acuerdo incluye términos y condiciones similares a las del contrato original.



Como parte del acuerdo, la Compañía recibió notas de crédito por un monto de US\$5 millones en 2022 y US\$1.5 millones en 2017, que se amortizan mediante el método de línea recta sobre una base prospectiva durante la vigencia del contrato. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía amortizó el beneficio correspondiente a estas notas de crédito por US\$519, US\$519 y US\$519, respectivamente, el cual es reconocido como una compensación por gastos de mantenimiento en el estado consolidado de resultados.

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía no reconoció una pérdida por deterioro.

### 13. Activos intangibles, neto

La integración de la cuenta y los movimientos de activos intangibles son como siguen:

	Años de vida útil	Inversión		Amortización acumulada		Valor neto en libros	
		al 31 de diciembre de					
		2025	2024	2025	2024	2025	2024
Software	1 – 4	US\$ 100,134	US\$ 75,810	US\$ (61,864)	US\$ (49,853)	US\$ 38,270	US\$ 25,957
Saldos al 1 de enero de 2024				US\$	16,219		
Adiciones					17,598		
Amortización					(7,849)		
Diferencias por tipo de cambio					(11)		
Saldos al 31 de diciembre de 2024					25,957		
<b>Adiciones</b>					<b>24,283</b>		
<b>Amortización</b>					<b>(11,974)</b>		
<b>Diferencias por tipo de cambio</b>					<b>4</b>		
<b>Saldos al 31 de diciembre de 2025</b>				<b>US\$</b>	<b>38,270</b>		

El gasto por amortización de software por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 fue de US\$11,974, US\$7,849 y US\$6,895, respectivamente. Estos montos fueron reconocidos en los rubros de depreciación y amortización de los estados consolidados de resultados.

### 14. Arrendamientos

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, los arrendamientos más significativos son los siguientes:

Las aeronaves y los motores representan los contratos de arrendamiento más significativos de la Compañía. Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía tenía 151 aeronaves arrendadas (141 al 31 de diciembre de 2024) y 14 motores de repuesto bajo arrendamientos (18 al 31 de diciembre de 2024) con un vencimiento máximo en 2037. Los contratos están generalmente garantizados por depósitos en garantía en efectivo o cartas de crédito.

Composición de la flota y motores de repuesto bajo arrendamientos <sup>(1)</sup>:

Aeronave	Modelo	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
A319	132	-	1
A320	233	36	40
A320	232	3	4
A320NEO	271N	64	53
A321	231	10	10
A321NEO	271N	38	33
		<b>151</b>	<b>141</b>



<b>Tipo de Motor</b>	<b>Modelo</b>	<b>Al 31 de diciembre de 2025</b>	<b>Al 31 de diciembre de 2024</b>
V2500	V2527M-A5	1	2
V2500	V2527E-A5	1	2
V2500	V2527-A5	2	4
PW1100	PW1127G-JM	5	9
PW1100	PW1133G-JM	5	1
		<b>14</b>	<b>18</b>

<sup>(1)</sup> Ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves y motores de la Compañía incluyen una opción para extender el plazo del arrendamiento. La administración de la Compañía evalúa las extensiones con base en las condiciones del mercado en el momento de la renovación.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2023, P&W anunció inspecciones preventivas aceleradas para los motores GTF. Consecuentemente, los motores GTF de la Compañía están siendo revisados para asegurar el cumplimiento de estos requerimientos.

Como resultado de estas inspecciones preventivas aceleradas y de acuerdo con la estrategia de negocio, la Compañía extendió ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves y motores e incorporó nuevas aeronaves y motores a su flota. Todos los efectos contables de estas extensiones de arrendamiento de aeronaves y motores y nuevas incorporaciones han sido evaluados y presentados en los estados financieros de la Compañía. Adicionalmente, la compensación recibida del fabricante ha sido incluida en el estado consolidado de resultados de la Compañía por los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2025 la Compañía incorporó 16 aeronaves arrendadas a su flota (ocho A320NEO y cinco A321NEO adquiridas mediante una transacción de venta y arrendamiento en vía de regreso bajo el contrato existente de compra de Airbus), así como tres A320NEO usados. Todas las aeronaves usadas no estuvieron sujetas a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Adicionalmente, la Compañía también extendió el plazo de arrendamiento de cinco aeronaves A320CEO y una aeronave A321CEO por un plazo adicional de hasta cuatro años.

Todos los efectos contables de estas extensiones y nuevas incorporaciones de arrendamiento de aeronaves, motores y otros han sido evaluados y presentados en los estados financieros de la Compañía. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía registró un incremento neto de US\$537,291 y US\$570,185, respectivamente, como parte de los activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento, como resultado de las extensiones de arrendamiento de aeronaves y motores y nuevas incorporaciones.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2024 la Compañía incorporó 14 aeronaves arrendadas a su flota (dos A320NEO y ocho A321NEO adquiridas mediante transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso bajo el contrato existente de compra con Airbus), así como, cuatro A320CEO usados. Todas las aeronaves usadas no estuvieron sujetas a transacciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Adicionalmente la Compañía extendió el plazo de arrendamiento para nueve A320CEO por un plazo adicional de hasta seis años y para una aeronave A319CEO por un plazo adicional de 1.5 años.

Durante el año terminado al 31 de diciembre de 2024, la Compañía extendió el plazo de arrendamiento de dos motores de repuesto por un plazo adicional de hasta tres años.



A continuación, se detalla el valor en libros de los activos por derecho de uso reconocidos y los movimientos durante el período:

	Arrendamiento de aeronaves		Arrendamientos de motores		Arrendamientos de terrenos y edificios		Total	
Saldos al 31 de diciembre de 2023	US\$	2,272,163	US\$	29,488	US\$	36,741	US\$	2,338,392
Adiciones		460,120		-		23,387		483,507
Extensiones		81,317		5,361		-		86,678
Modificaciones		(480)		27,175		1,190		27,885
Bajas		(31,130)		(25,782)		-		(56,912)
Conversión de moneda extranjera		-		-		(35)		(35)
Depreciación en activos por derecho de uso		(384,235)		(12,012)		(13,688)		(409,935)
Saldos al 31 de diciembre de 2024		<u>2,397,755</u>		<u>24,230</u>		<u>47,595</u>		<u>2,469,580</u>
<b>Adiciones</b>		<b>487,583</b>		<b>-</b>		<b>5,625</b>		<b>493,208</b>
<b>Extensiones</b>		<b>44,083</b>		<b>-</b>		<b>-</b>		<b>44,083</b>
<b>Modificaciones</b>		<b>29,462</b>		<b>-</b>		<b>(223)</b>		<b>29,239</b>
<b>Bajas</b>		<b>(47,321)</b>		<b>(8,991)</b>		<b>(154)</b>		<b>(56,466)</b>
<b>Conversión de moneda extranjera</b>		<b>-</b>		<b>-</b>		<b>51</b>		<b>51</b>
<b>Depreciación en activos por derecho de uso</b>		<b>(425,015)</b>		<b>(8,110)</b>		<b>(15,445)</b>		<b>(448,570)</b>
Saldos al 31 de diciembre de 2025	US\$	<u>2,486,547</u>	US\$	<u>7,129</u>	US\$	<u>37,449</u>	US\$	<u>2,531,125</u>

A continuación, se detallan el valor en libros de los pasivos por arrendamiento y los movimientos durante el período:

	2025		2024	
<b>Saldos al 1 de enero de</b>	US\$	<b>3,061,536</b>	US\$	2,891,442
Adiciones		<b>463,516</b>		470,859
Modificaciones		<b>73,322</b>		114,551
Bajas		<b>(63,857)</b>		(59,780)
Costo de intereses		<b>247,828</b>		231,661
Efecto cambiario		<b>2,055</b>		(3,802)
Pagos		<b>(631,019)</b>		(583,395)
<b>Saldos al 31 de diciembre de</b>	US\$	<b>3,153,381</b>	US\$	3,061,536
Corto plazo	US\$	<b>409,125</b>	US\$	391,158
Largo plazo	US\$	<b>2,744,256</b>	US\$	2,670,378

La Compañía tuvo salidas de efectivo totales por arrendamientos por US\$631,019 en 2025, US\$583,395 en 2024 y US\$529,074 en 2023.

Durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía reconoció gastos relacionados con arrendamientos a corto plazo y arrendamiento de bajo valor por un monto de US\$10,451, US\$4,865 y US\$7,925, respectivamente.



Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 los importes reconocidos en resultados fueron los siguientes:

	Por los años terminados al 31 de diciembre de					
	2025		2024		2023	
Depreciación de activos por derecho de uso	US\$	(448,570)	US\$	(409,935)	US\$	(362,015)
Costos financieros de pasivos de arrendamientos y obligaciones por devolución de motores (Nota 23)		(266,008)		(250,530)		(191,967)
Gastos de arrendamiento variables de aeronaves y motores		(196,082)		(135,155)		(103,845)
Arrendamientos a corto plazo y arrendamientos de activos de bajo valor		(10,451)		(4,865)		(7,925)
<b>Monto total reconocido en resultados</b>	<b>US\$</b>	<b>(921,111)</b>	<b>US\$</b>	<b>(800,485)</b>	<b>US\$</b>	<b>(665,752)</b>

#### i) Obligaciones de devolución

Los contratos de arrendamiento de aeronaves de la Compañía también requieren que las aeronaves y los motores sean devueltos a los arrendadores bajo condiciones específicas de mantenimiento. Los costos de devolución, los cuales en ningún caso están relacionados con el mantenimiento mayor programado, se estiman y reconocen proporcionalmente como una provisión desde el momento en que es probable que tales costos se incurran y puedan estimarse de manera confiable. Estos costos de devolución se reconocen como un componente de gastos de renta variable y la provisión se remide e incluye como parte de otros pasivos durante el plazo restante del arrendamiento.

La Compañía estima provisiones para el fuselaje, revisiones de motores, y las partes de vida limitada utilizando ciertas suposiciones que incluyen el uso proyectado del fuselaje y los costos esperados de mantenimiento a realizar. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía reconoció un gasto relacionado con esta provisión de renta suplementaria de US\$113,447, US\$86,282 y US\$80,894, respectivamente.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía registró gastos de arrendamiento variables de aeronaves y motores de US\$196,082, US\$135,155 y US\$103,845, respectivamente.

#### ii) Extensiones de contratos de arrendamiento de aeronaves y motores

Ciertos contratos de arrendamiento contienen opciones de extensión, los cuales la Compañía ejerce una vez que termina el período del contrato de arrendamiento en función de las condiciones del mercado en ese momento. Los pasivos por arrendamiento correspondientes a arrendamientos en los que se decidió prorrogar se vuelven a medir por el período negociado entre la Compañía y el arrendador.

Durante 2025 y 2024, debido a la extensión de los contratos de arrendamiento de aeronaves, motores y edificios, la Compañía remidió los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamiento, resultando en incrementos netos de US\$44,083 y \$86,678, respectivamente.



**15. Pasivos acumulados**

a) El detalle de pasivos acumulados a corto plazo al 31 de diciembre de 2025 y 2024 es el siguiente:

	2025	2024
Gastos de combustible y servicios de tráfico	US\$ 92,965	US\$ 81,235
Gastos de mantenimiento y refacciones de equipo de vuelo	44,257	40,131
Gastos de venta, publicidad y distribución	29,770	19,019
Ingresos diferidos por membresías "V Club"	27,802	20,850
Salarios y beneficios	27,670	24,295
Provisión de gastos administrativos	26,913	30,718
Pasivo acumulado corsia	8,486	1,029
Gastos informativos y de comunicación	5,207	3,598
Otros	2,475	144
Depósitos de mantenimiento	1,781	1,612
Acuerdo de servicios de proveedores	1,432	761
Beneficios de proveedores	431	-
	<b>US\$ 269,189</b>	<b>US\$ 223,392</b>

b) El pasivo acumulado a largo plazo al 31 de diciembre de 2025 y 2024 es el siguiente:

	2025	2024
Acuerdo de servicios de proveedores	US\$ 5,960	US\$ 7,390
Otros	663	459
	<b>US\$ 6,623</b>	<b>US\$ 7,849</b>

**16. Otros pasivos**

	Saldos al 1 de enero de 2025	Incremento del año	Pagos	Saldos al 31 de diciembre de 2025
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 1q y 2i)	US\$ 377,377	US\$ 199,974	US\$ (199,075)	US\$ 378,276
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 17)	18,755	905	(18,778)	882
Pasivo por programa de viajero frecuente <sup>(1)</sup>	-	1,681	(21)	1,660
	<b>US\$ 396,132</b>	<b>US\$ 202,560</b>	<b>US\$ (217,874)</b>	<b>US\$ 380,818</b>
Corto plazo				<b>US\$ 143,187</b>
Largo plazo				<b>US\$ 237,631</b>

(1) El 16 de julio de 2025, la Compañía lanzó oficialmente su nuevo programa de lealtad denominado "altitude".

	Saldos al 1 de enero de 2024	Incremento del año	Pagos	Saldos al 31 de diciembre de 2024
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 1q y 2i)	US\$ 287,208	US\$ 154,463	US\$ (64,294)	US\$ 377,377
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 17)	1,500	18,623	(1,368)	18,755
	<b>US\$ 288,708</b>	<b>US\$ 173,086</b>	<b>US\$ (65,662)</b>	<b>US\$ 396,132</b>
Corto plazo				<b>US\$ 62,800</b>
Largo plazo				<b>US\$ 333,332</b>

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025 y 2024, se registraron cancelaciones relacionadas con estos pasivos por un monto de US\$1,035 y US\$40,890, respectivamente.



## 17. Beneficios a los empleados

El costo neto del periodo reconocido en los estados consolidados de resultados, junto con los pasivos laborales por concepto de primas de antigüedad al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, se muestran a continuación:

	2025		2024		2023
<b>Análisis del costo neto del periodo:</b>					
Costo laboral del servicio actual	US\$ (940)	US\$	222	US\$	2,187
Costo financiero de las obligaciones por beneficios	1,213		983		1,109
Costo neto del periodo	<b>US\$ 273</b>	US\$	1,205	US\$	3,296

Los cambios en el valor de las obligaciones por beneficios definidos se detallan a continuación:

	2025		2024
Obligación por beneficios definidos al 1 de enero	US\$ 12,790	US\$	14,644
Costo neto del periodo con cargo a la utilidad o pérdida:			
Costo laboral del servicio actual	(940)		222
Costo financiero de las obligaciones por beneficios	1,213		983
Remediciones de pérdidas en otros resultados integrales:			
Cambios actuariales resultantes de modificaciones a los supuestos financieros	1,272		130
Pagos realizados	(494)		(879)
Efectos de conversión	1,541		(2,310)
Obligación por beneficios definidos al 31 de diciembre	<b>US\$ 15,382</b>	US\$	12,790

A continuación, se presentan las principales hipótesis económicas utilizadas en el cálculo del valor presente actuarial de la obligación:

	2025	2024
<b>Financieros:</b>		
Tasa de descuento anual	9.70%	10.69%
Tasa esperada de incrementos salariales	5.60%	5.60%
Incremento anual en el salario mínimo	3.75% <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>	3.75% <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>
<b>Biométricos:</b>		
Mortalidad <sup>(3)</sup>	EMSSA 09, CEPAL 2010 EL SALVADOR - COSTA RICA	EMSSA 09, CEPAL 2010 EL SALVADOR - COSTA RICA
Discapacidad <sup>(4)</sup>	IMSS-97	IMSS-97

<sup>(1)</sup> 3.75% aplica a Zona General y Zona Fronteriza en México.

<sup>(2)</sup> Zona fronteriza, está conformada por los estados que limitan con Estados Unidos de América y la zona general está conformada por el resto de los Estados del país.

<sup>(3)</sup> Experiencia Mexicana de seguridad social (EMSSA), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

<sup>(4)</sup> Experiencia Mexicana del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS).

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024 los pasivos relacionados con la participación de los trabajadores en las utilidades incluido como parte de otros pasivos a corto plazo, son los siguientes:

	2025		2024
Participación de los trabajadores en las utilidades (Nota 16)	<b>US\$ 882</b>	US\$	18,755



## Análisis de Sensibilidad

Una posible variación razonable a la fecha del informe, en uno de los supuestos actuariales más significativos, y asumiendo que el resto de las variables hubieran permanecido constantes, habrían afectado las obligaciones por beneficios definidos al 31 de diciembre de 2025 en las cantidades que se muestran a continuación:

Supuestos	Valor presente de la obligación por beneficios definidos (Miles de dólares estadounidenses)		
		Incremento	Disminución
Tasa de descuento: 50 puntos base	US\$	(819) US\$	900
Tasa de incremento en salario mínimo: 50 puntos base	US\$	313 US\$	(335)
Tasa de incremento en sueldos: 50 puntos base	US\$	609 US\$	(566)

## 18. Plan de incentivos para ejecutivos de la Compañía

### Plan de retención a largo plazo

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

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

### a) Plan de incentivos a largo plazo

- Plan de compra de acciones (liquidable en capital)

Con base en el plan de compra de acciones (liquidable en capital), en noviembre de 2014 a ciertos ejecutivos clave de la Compañía les fue otorgado un bono especial por un monto de Ps.10,831 (US\$797 con base al tipo de cambio de Ps.13.58 por US\$1 al 11 de noviembre de 2014) para ser utilizado en la compra de acciones de la Compañía. El plan consistió en:

- (i) Servicios Corporativos, Controladora y Concesionaria otorgaron un bono a cada ejecutivo clave;
- (ii) El bono por un monto de Ps.7,059 (US\$520 con base al tipo de cambio de Ps.13.58 por US\$1 al 11 de noviembre de 2014), neto de impuestos, fue transferido el 11 de noviembre de 2014, de acuerdo con las instrucciones de cada ejecutivo, al fideicomiso administrativo para la adquisición de acciones Serie A de la Compañía a través de un intermediario autorizado por la Bolsa Mexicana de Valores ("BMV") basado en las instrucciones del Comité Técnico de dicho Fideicomiso;



- (iii) Sujeto a términos y condiciones específicos establecidos por el fideicomiso administrativo, las acciones adquiridas fueron depositadas en el Fideicomiso para su administración hasta la fecha en que no existan condiciones de irrevocabilidad para cada uno de los ejecutivos, que es la fecha en la que dichos ejecutivos pueden disponer totalmente de las acciones.
- (iv) El plan de compra de acciones establece que si los términos y condiciones no se cumplen en el período que termina en la fecha en la que no existan condiciones de irrevocabilidad, entonces las acciones serán vendidas a la BMV, y Servicios Corporativos, Controladora y Concesionaria podrán recibir los recursos de la venta de las acciones.
- (v) El balance contable de cada uno de los ejecutivos será monitoreado por el fideicomiso administrativo. Los objetivos del Fideicomiso administrativo son, adquirir acciones Serie A, a nombre de los ejecutivos y administrar dichas acciones con base en las instrucciones del Comité Técnico.

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

En noviembre de 2025, 2024 y 2023, las extensiones al plan de incentivos a largo plazo fueron aprobadas por los accionistas y el consejo de administración de la Compañía. El costo total de las extensiones aprobado fue de US\$5,903 (US\$3,838 neto de retención de impuestos), US\$5,821 (US\$3,784 neto de retención de impuestos) y US\$5,708 (US\$3,711 neto de retención de impuestos), respectivamente. Bajo los términos de este plan a ciertos empleados clave de la Compañía se les otorgó una bonificación especial, la cual fue transferida al fideicomiso administrativo para la compra de acciones Serie A de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el número de acciones del Fideicomiso Administrativo asociadas a los planes de pago por compra de acciones de la Compañía es el siguiente:

	<b>Número de acciones Serie A</b>
Saldo al 31 de diciembre del 2023	9,163,300 <sup>(1)</sup>
Compradas durante el año	5,209,713
Ejercidas/otorgadas durante el año	(3,880,683)
Anuladas durante el año	-
Saldo al 31 de diciembre del 2024	10,492,330 <sup>(1)</sup>
<b>Compradas durante el año</b>	<b>5,668,461</b>
<b>Ejercidas/otorgadas durante el año</b>	<b>(4,925,667)</b>
<b>Anuladas durante el año</b>	<b>(295,821)</b>
<b>Saldo al 31 de diciembre del 2025</b>	<b>10,939,303 <sup>(1)</sup></b>

<sup>(1)</sup> Estas acciones son presentadas como acciones en tesorería en los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023.

El periodo en el que se cumplirán las condiciones de irrevocabilidad de las acciones otorgadas bajo el plan de compra de acciones de la Compañía es el siguiente:

<b>Número de acciones serie A</b>	<b>Periodo de concesión</b>
<b>5,471,195</b>	Noviembre 2026
<b>3,578,617</b>	Noviembre 2027
<b>1,889,491</b>	Noviembre 2028
<b>10,939,303</b>	



De conformidad con la NIIF 2, este plan de compra de acciones ha sido clasificado como un plan liquidable en instrumentos de patrimonio. Esta valuación es el resultado de multiplicar el número total de acciones Serie A depositadas en el fideicomiso administrativo y el precio por acción, más el efectivo depositado en el fideicomiso administrativo.

Para los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, el costo de compensación registrado en los estados consolidados de resultados fue de US\$6,413, US\$6,309 y US\$6,048, respectivamente.

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

Durante 2024 no se anularon acciones. Durante 2023, algunos empleados clave dejaron la Compañía; por lo tanto, las condiciones para la irrevocabilidad de las acciones a ser otorgadas no fueron cumplidas. De acuerdo con el plan, Servicios Corporativos está autorizada para recibir los fondos de la venta de dichas acciones, el número de acciones anuladas al 31 de diciembre de 2023, fueron 330,453.

## **b) MIP**

### **- MIP II**

El 19 de febrero de 2016, el Consejo de Administración de la Sociedad autorizó una extensión del MIP para determinados empleados clave. Dicha extensión se modificó el 6 de noviembre de 2016. Bajo el MIP II se otorgó 13,536,960 DASA sobre las acciones Serie A de la Compañía, que se liquidarán anualmente en efectivo en un período de cinco años de acuerdo con la condición de servicio establecida. En adición, se aprobó una extensión de cinco años al periodo en que los empleados pueden ejercer el MIP II una vez que se hayan adquirido los DASA.

El 15 de julio de 2025 se aprobó una extensión de MIP II por 5 años hasta el 18 de febrero 2031.

El valor razonable de los DASA se mide en cada fecha de reporte utilizando el modelo de precios de opciones de Black-Scholes, tomando en consideración los términos y condiciones en los que se concedieron a los empleados. El monto de pago en efectivo es determinado con base en el incremento en el precio de cada acción entre la fecha de otorgamiento y la fecha de ejercicio.

El valor en libros del pasivo correspondiente a los DASA al 31 de diciembre de 2025 y 2024 fue de US\$6, y US\$146, respectivamente. El costo de esta compensación se reconoce en el estado consolidado de resultados en el rubro de salarios y beneficios durante el período de servicio.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía reconoció un beneficio por US\$141, US\$1,131 y US\$119, en el estado consolidado de resultados. Durante los años terminados en 2025, 2024 y 2023 no fue ejercido ningún DASA.



El resumen relacionado al gasto por los planes de retención reconocido durante los años 2025, 2024 y 2023 por la Compañía se muestra a en la siguiente tabla:

	2025	2024	2023
Beneficio derivado de transacciones por pagos basados en acciones liquidable en efectivo	US\$ (141)	US\$ (1,131)	US\$ (119)
Gasto derivado de transacciones liquidables en capital (pagos basados en acciones)	6,413	6,309	6,048
Gasto total derivado de pagos basados en acciones	<u>US\$ 6,272</u>	<u>US\$ 5,178</u>	<u>US\$ 5,929</u>

**c) Plan de incentivos para miembros del Consejo de Administración (*Board of Directors Incentive Plan “BoDIP”*)**

Ciertos miembros del Consejo de Administración de la Compañía reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual ha sido registrado bajo los lineamientos de la NIIF 2 “Pagos basados en acciones”.

En abril de 2018, el Consejo de Administración de la Compañía autorizó un Plan de Incentivos para el Consejo de Administración (“BoDIP”), en beneficio de ciertos miembros del consejo. El BoDIP otorga opciones para adquirir acciones de la Compañía o CPOs durante un periodo de cinco años, con el precio de ejercicio determinado en la fecha de otorgamiento. Bajo este plan, no se requieren condiciones de servicio ni de desempeño para que los miembros del consejo ejerzan la opción de adquirir acciones; por lo tanto, tienen el derecho de solicitar la entrega de dichas acciones en el momento en que realicen el pago correspondiente. Durante los años terminados en 2025 y 2023, ciertos miembros del Consejo ejercieron sus opciones de compra. Durante el año terminado en 2024 los miembros del Consejo no ejercieron estas opciones de compra. De acuerdo con los términos del plan, Controladora está autorizada a recibir los fondos de la venta de dichas acciones. El número de acciones anuladas durante los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 fueron de 1,898,603, 807,255 y 586,263, respectivamente.

Para tales propósitos, el 29 de agosto de 2018, el Fideicomiso Irrevocable de Administración número CIB/3081 fue estructurado por Controladora Vuela Compañía de Aviación S.A.B. de C.V. como fideicomitente y CIBanco, S.A., Institución de Banco Múltiple (ahora, Banco Multiva, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Multiva) como fiduciario. El número de acciones mantenidas al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, disponibles para ser ejercidas es de 1,138,384, 3,388,251 y 4,781,769, respectivamente, y están incluidas como acciones de tesorería.

En abril de 2023, la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas de la Compañía modificó los términos del BoDIP. A partir de 2023 ciertos miembros del Consejo de Administración reciben beneficios adicionales a través de un plan basado en acciones, el cual es administrado por el Fideicomiso LTIP. Estos beneficios son entregados a los beneficiarios una vez que se cumplen las condiciones establecidas. El número de acciones mantenidas al 31 de diciembre de 2025 y 2024 disponibles para ser ejercidas es de 1,030,094 acciones y 588,205 acciones, respectivamente y están incluidas como acciones de tesorería. El costo total aprobado en 2025 y 2024 fue de US\$585 (US\$416 neto de retención de impuestos) y US\$651 (US\$460 neto de retención de impuestos), respectivamente.



## 19. Patrimonio

Al 31 de diciembre de 2025, el número total de acciones autorizadas de la Compañía fue de 1,165,976,677; representadas por acciones nominativas comunes, emitidas y sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, compuestas de la siguiente manera:

	Acciones		Total de Acciones
	Fijas Clase I	Variable Clase II	
Acciones Serie A <sup>(1)</sup>	24,180	1,165,952,497	1,165,976,677
Acciones Serie B <sup>(1)</sup>	-	-	-
	<b>24,180</b>	<b>1,165,952,497</b>	<b>1,165,976,677</b>
Acciones en tesorería (Nota 18)	-	(17,423,777)	(17,423,777) <sup>(1)</sup>
	<b>24,180</b>	<b>1,148,528,720</b>	<b>1,148,552,900</b>

<sup>(1)</sup> Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2025 el total de 3,292,121 de acciones anuladas han sido incluidas como parte de acciones en tesorería.

Al 31 de diciembre de 2024, el número total de acciones autorizadas de la Compañía fue de 1,165,976,677; representadas por acciones nominativas comunes, emitidas y sin valor nominal, totalmente suscritas y pagadas, compuestas de la siguiente manera:

	Acciones		Total de Acciones
	Fijas Clase I	Variable Clase II	
Acciones Serie A <sup>(1)</sup>	24,180	1,165,952,497	1,165,976,677
Acciones Serie B <sup>(1)</sup>	-	-	-
	<b>24,180</b>	<b>1,165,952,497</b>	<b>1,165,976,677</b>
Acciones en tesorería (Nota 18)	-	(16,295,299)	(16,295,299) <sup>(1)</sup>
	<b>24,180</b>	<b>1,149,657,198</b>	<b>1,149,681,378</b>

<sup>(1)</sup> Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024 el total de 1,393,518 de acciones anuladas han sido incluidas como parte de acciones en tesorería.

El 22 de noviembre de 2023, los accionistas de la totalidad de las 57,513,873 acciones serie “B” en circulación de la Compañía concluyeron la conversión de todas las acciones serie “B” en 57,513,873 acciones serie “A” representadas por Certificados de Participación Ordinarios o CPOs, en la forma de las correspondientes “American Depositary Shares o ADSs”.

Todas las acciones representativas del capital social de la Compañía, o bien acciones de la Serie A o acciones Serie B, otorgan a los titulares los mismos derechos económicos y no hay preferencias y/o restricciones de cualquier clase de acciones en la distribución de dividendos y reembolso del capital. Los titulares de las acciones ordinarias Serie A y Serie B de la Compañía tienen derechos a dividendos solo si estos son declarados por una resolución de los accionistas. La línea de crédito revolvente de la Compañía con Santander y Bancomext limita la capacidad de la Compañía para declarar y pagar dividendos si la Compañía no cumple con las condiciones de pago establecidas en el mismo. Solo se enumeran las acciones de la Serie A de la Compañía.

Durante los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 la Compañía no decretó dividendos.



De acuerdo con la Ley General de Sociedades Mercantiles, las Compañías deben separar de la utilidad neta de cada año por lo menos el 5% para incrementar la reserva legal hasta que ésta alcance el 20% del capital social. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la reserva legal de la Compañía era de US\$17,363, en los tres años.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía no destino ningún monto al fondo de reserva legal. Al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la reserva legal de la Compañía no ha alcanzado el 20% de su capital social.

Las utilidades que se distribuyan en exceso a los saldos de la *Cuenta de Utilidad Fiscal Neta* (“CUFIN”), estarán sujetas al pago del impuesto sobre la renta a cargo de las empresas a la tasa vigente. Los dividendos que se pagan a personas físicas y a personas morales residentes en el extranjero sobre utilidades generadas a partir del 1 de enero de 2014 están sujetas a una retención de impuestos adicional del 10%. Los dividendos que se paguen estarán libres del ISR si provienen de la (“CUFIN”). Los dividendos que excedan de la (“CUFIN”) y de la *Cuenta de Utilidad Fiscal Neta Reinvertida* (“CUFINRE”) causarán un impuesto equivalente al 42.86%. Los dividendos pagados que provengan de utilidades por el ISR no estarán sujetos a retenciones ni a ningún pago adicional de impuestos.

Los accionistas podrán aportar montos para futuros aumentos del capital social, ya sea capital fijo o variable. Dichas aportaciones se mantendrán en una cuenta especial hasta que la asamblea de accionistas autorice un incremento en el capital social de la Compañía, momento en el cual cada accionista tendrá un derecho preferente para suscribir y pagar el incremento con las aportaciones previamente realizadas. Debido a que este tema no está estrictamente regulado en la ley mexicana, la asamblea de accionistas podrá acordar devolver las aportaciones a los accionistas o incluso establecer un término dentro del cual el incremento en el capital social debe ser autorizado. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía tiene un saldo de US\$0.1 en ambos años.

#### **a) Utilidad (pérdida) por acción**

Las utilidades (pérdidas) básicas por acción (“UPA” o “PPA”) son calculadas dividiendo la utilidad (pérdida) neta del ejercicio atribuible a los accionistas ordinarios de la controladora entre el promedio ponderado del número de acciones ordinarias en circulación durante el periodo.

La UPA (PPA) diluida es calculada dividiendo el monto de la utilidad (pérdida) del periodo atribuible a los accionistas (después de ajustar por los intereses de las participaciones preferentes convertibles) entre el promedio del número de acciones ordinarias en circulación durante el periodo más el promedio del número de acciones ordinarias que serían emitidas si se convirtieran todas las acciones ordinarias potenciales en acciones ordinarias (en la medida en la que el efecto sea diluido).

La siguiente tabla muestra los cálculos de la utilidad (pérdida) por acción básica y diluida por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023.



	Al 31 de diciembre de		
	2025	2024	2023
(Pérdida) utilidad neta del año	US\$ (103,872)	US\$ 126,375	US\$ 7,819
<b>Promedio ponderado del número de acciones en circulación (en miles):</b>			
Básicas	1,149,208	1,150,743	1,152,609
Diluidas	1,149,208	1,165,859	1,165,451
<b>(Pérdida) utilidad por acción:</b>			
Básicas	US\$ (0.090)	US\$ 0.110	US\$ 0.007
Diluidas	US\$ (0.090)	US\$ 0.108	US\$ 0.007

No se han efectuado otras operaciones con acciones ordinarias o acciones ordinarias potenciales entre la fecha de presentación y la fecha de autorización de estos estados financieros.

## 20. Impuesto a la utilidad

a) De acuerdo con la LISR, la Compañía está sujeta al impuesto sobre la renta, mismo que se declara ante la autoridad fiscal sobre bases de entidades legales independientes y los resultados relacionados con dicho impuesto se combinan en los estados consolidados de resultados. El impuesto sobre la renta se calcula teniendo en cuenta los efectos gravables o deducibles de la inflación, tales como depreciación calculada sobre valores ajustados de los activos. De la base gravable del impuesto se acumula o se deduce el efecto de la inflación sobre ciertos pasivos y activos monetarios a través del ajuste anual por inflación.

- (i) Con base en la ley aprobada, la tasa actual del impuesto a la utilidad para 2025, 2024, 2023 y en adelante es del 30%.
- (ii) Las leyes fiscales incluyen límites en ciertas deducciones, como sigue: los conceptos exentos pagados a los trabajadores correspondientes al 47% y en algunos casos hasta el 53% (aguinaldos, fondo de ahorro, participación de los trabajadores en las utilidades y primas por antigüedad) serán deducibles para los empleadores. Como resultado, algunas provisiones salariales tienen diferencia entre los valores contables y fiscales al cierre del ejercicio.
- (iii) La LISR establece límites y criterios aplicados a ciertas deducciones como es el caso de: deducciones por pagos que sean ingresos exentos para los empleados, contribuciones para la creación o incremento de provisiones para fondos de pensiones, las contribuciones pagadas al Instituto Mexicano del Seguro Social pagado por los patrones a cuenta de sus trabajadores, así como la posible no deducción de pagos realizados a partes relacionadas en el caso de no cumplir con ciertos requisitos.
- (iv) El procedimiento para la determinación de la participación de los trabajadores en las utilidades es el mismo que es utilizado para el impuesto sobre la renta con la excepción de ciertas partidas.
- (v) Se impone un impuesto de retención del 10% sobre las distribuciones de dividendos a personas físicas y accionistas extranjeros a partir del 1 de enero de 2014.

Las tasas de impuesto sobre la renta para 2025, 2024 y 2023, fue en Guatemala el 25%, Costa Rica el 30% y El Salvador el 30%.



b) Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, la Compañía reportó una utilidad consolidada por impuestos de US\$219,112, US\$299,332 y US\$59,984, respectivamente, la cual fue compensada parcialmente por pérdidas fiscales de años anteriores.

La Compañía tiene pérdidas fiscales que de acuerdo con la LISR y la Ley de Impuesto Sobre la Renta de Costa Rica (LISRCR) vigentes, pueden amortizarse de manera individual contra las utilidades fiscales que se generen en los próximos diez y tres años, respectivamente. Las pérdidas fiscales se actualizan utilizando la tasa de inflación.

De acuerdo con la Ley del Impuesto Sobre la Renta de Guatemala (LISRG) y la Ley del Impuesto Sobre la Renta de El Salvador (LISRES), las pérdidas fiscales no pueden imputarse a la renta gravable generada.

c) Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, el impuesto a la utilidad consolidado se integra como sigue:

### Estado consolidado de resultados

	2025	2024	2023
Gasto por impuesto a la utilidad corriente	US\$ (65,288)	US\$ (104,184)	US\$ (21,939)
Beneficio por impuesto a la utilidad diferido	79,664	47,870	22,316
Total de beneficio (gasto) de impuesto a la utilidad	<u>US\$ 14,376</u>	<u>US\$ (56,314)</u>	<u>US\$ 377</u>

### Estados consolidados de otros resultados integrales

	2025	2024	2023
<b>Impuesto a la utilidad diferido respecto de las operaciones reconocidas en ORI durante el año</b>			
(Gasto) beneficio neto por instrumentos financieros derivados	US\$ (124)	US\$ 118	US\$ 362
Beneficio por remediación de beneficios a empleados	382	39	32
Beneficio de impuesto a la utilidad diferido reconocido en ORI	<u>US\$ 258</u>	<u>US\$ 157</u>	<u>US\$ 394</u>

d) A continuación, se presenta una conciliación entre la tasa del impuesto establecida por la ley y la tasa efectiva de impuesto sobre la renta reconocida contablemente por la Compañía:

### Conciliación de la tasa efectiva de la Compañía utilizando la tasa impositiva nacional

	2025	%	2024	%	2023	%
Tasa legal del impuesto	US\$ (35,474)	30.00%	US\$ 54,806	30.00%	US\$ 2,233	30.00%
Efectos de devolución de impuestos y otros ajustes fiscales	(521)	0.44%	(17,467)	(9.56%)	7,074	95.05%
Efecto de inflación sobre mobiliario, intangibles y equipos	623	(0.53%)	(938)	(0.51%)	(1,370)	(18.41%)
Inflación sobre pérdidas fiscales	165	(0.14%)	(463)	(0.25%)	(6,734)	(90.48%)
Diferencia en tasa impositiva mexicana con otros países	(9)	0.01%	(18)	(0.01%)	21	0.28%
Ajuste anual por inflación	(3,036)	2.57%	(5,304)	(2.90%)	(3,262)	(43.83%)
Efectos por el (reconocimiento) no reconocimiento de pérdidas fiscales	(892)	0.75%	186	0.10%	3,030	40.71%
Gastos no deducibles	7,391	(6.25%)	16,728	9.16%	26,132	351.15%
Diferencia en pérdidas cambiarias para efectos fiscales	17,377	(14.69%)	8,784	4.80%	(27,501)	(369.53%)
	<u>US\$ (14,376)</u>	<u>12.16%</u>	<u>US\$ 56,314</u>	<u>30.83%</u>	<u>US\$ (377)</u>	<u>(5.06%)</u>



## Impuestos en México

Para fines de impuestos mexicanos, el impuesto sobre la renta se calcula sobre una base devengada. La LISR establece que la utilidad fiscal se determina disminuyendo de los ingresos las deducciones fiscales, a dicho resultado se aplican las pérdidas fiscales de años anteriores. Después de amortizar las pérdidas fiscales no utilizadas, se aplicará la tasa fiscal del 30%. De acuerdo con la LISR, los ingresos se consideran gravados cuando ocurra cualquiera de los siguientes supuestos: (i) se cobre el ingreso, (ii) se proporcione el servicio o, (iii) se emita la factura. Los gastos son deducibles para fines fiscales generalmente en forma devengada, con algunas excepciones, y siempre que se cumplan todos los requisitos establecidos en la ley fiscal.

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

De conformidad con la “LISRG”, bajo el régimen de beneficios de actividades comerciales, las pérdidas fiscales no se pueden compensar contra las utilidades fiscales futuras. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, nuestra subsidiaria en Guatemala generó una utilidad fiscal de US\$211, US\$966 y US\$623, respectivamente.

De acuerdo con la “LISRCR”, bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas fiscales pueden compensar los ingresos gravables en un plazo de tres años. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, nuestra subsidiaria en Costa Rica generó (pérdida) utilidad fiscal por un monto de US\$(3,400), US\$558 y US\$(9,503), respectivamente. Por las pérdidas fiscales no se ha reconocido ningún activo por impuestos diferidos.

De acuerdo con la “LISRES”, bajo el régimen de ganancias de actividades comerciales, las pérdidas operativas netas no pueden compensar los ingresos gravables en años anteriores o futuros. Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, nuestra subsidiaria en El Salvador generó una utilidad fiscal de US\$1,261 y US\$35,809 y US\$3,245, respectivamente.

e) Los impuestos a la utilidad diferidos consolidados se integran como sigue:

	Al 31 de diciembre de	
	2025	2024
<b>Activos por impuestos diferidos:</b>		
Pasivos por arrendamiento	US\$ 974,225	US\$ 871,608
Venta de transportación no utilizada	79,186	14,440
Pasivo para devolución de aeronaves y motores arrendados	73,009	98,933
Pérdidas fiscales por amortizar contra utilidades gravables futuras	965	234
Estimación para pérdidas crediticias	463	431
Otros acuerdos de financiamiento	115,385	92,640
Beneficios a los empleados	4,389	4,256
Participación de los trabajadores en las utilidades	99	8,195
Instrumentos financieros derivados	59	317
Provisiones	85,619	33,993
	<b>1,333,399</b>	<b>1,125,047</b>
<b>Pasivos por impuestos diferidos:</b>		
Activos por derecho de uso	738,703	659,190
Rentas suplementarias deducibles	40,857	59,844
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	184,498	120,585
Inventarios	5,018	5,262
Otros pagos anticipados	1,182	2,981
Pagos anticipados y otros activos	14,954	8,914
	<b>985,212</b>	<b>856,776</b>
	<b>US\$ 348,187</b>	<b>US\$ 268,271</b>



Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el saldo del impuesto a la utilidad diferido es:

	2025	2024
Activos por impuesto a la utilidad diferido	US\$ 359,770	US\$ 286,199
Pasivos por impuesto a la utilidad diferido	(11,583)	(17,928)
Activos por impuesto a la utilidad diferido, neto	<u>US\$ 348,187</u>	<u>US\$ 268,271</u>

A continuación, se presenta una conciliación del activo por impuesto a la utilidad diferido:

	2025	2024
<b>Saldo inicial al 1 de enero de</b>	<b>US\$ 268,271</b>	<b>US\$ 220,316</b>
Beneficio por impuesto a la utilidad diferido del ejercicio reconocido en resultados	79,664	47,870
Beneficio por impuesto a la utilidad diferido del ejercicio reconocido en otras partidas de pérdida integral acumulada	258	157
Efectos de conversión	(6)	(72)
<b>Saldo final al 31 de diciembre de</b>	<b><u>US\$ 348,187</u></b>	<b><u>US\$ 268,271</u></b>

De acuerdo con la NIC 12 “Impuestos a la Utilidad”, solo se debe reconocer un activo por impuesto a la utilidad diferido por pérdidas fiscales en la medida en que sea probable que haya utilidades fiscales futuras contra las cuales se puedan amortizar. Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Compañía reconoció un activo por impuesto a la utilidad diferido por pérdidas fiscales de US\$965 y US\$234, respectivamente.

Las pérdidas fiscales pendientes de amortizar de la Compañía al 31 de diciembre de 2025 se integran como sigue:

Año	Pérdidas históricas	Pérdidas actualizadas	Pérdidas amortizadas	Saldo pendiente por amortizar	Año de expiración
2020	US\$ 3,145	US\$ 2,894	US\$ 1,926	US\$ 968	2030
2021	630	793	-	793	2031
2022	5,509	5,545	292	5,253	2026
2023	13,693	13,693	-	13,693	2027
2024	2,340	2,421	282	2,139	2028
	<u>US\$ 25,317</u>	<u>US\$ 25,346</u>	<u>US\$ 2,500</u>	<u>US\$ 22,846</u>	

Por los años terminados al 31 de diciembre de 2025 y 2024 la Compañía utilizó pérdidas fiscales por US\$2,500 y US\$107,885, respectivamente, del saldo disponible de las pérdidas fiscales por amortizar.

A continuación, se muestra un análisis de las pérdidas fiscales por amortizar disponibles de Controladora y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2025.

	Pérdidas históricas	Pérdidas actualizadas	Pérdidas amortizadas	Saldo pendiente por amortizar
Vuela Aviación	US\$ 19,630	US\$ 19,630	US\$ -	US\$ 19,630
Comercializadora	4,119	4,866	(1,650)	3,216
Viajes Vuela	1,568	850	(850)	-
	<u>US\$ 25,317</u>	<u>US\$ 25,346</u>	<u>US\$ (2,500)</u>	<u>US\$ 22,846</u>
Pérdidas fiscales no reconocidas				<u>(19,630)</u>
				US\$ 3,216
Tasa de impuesto				30%
Impuesto a la utilidad diferido				<u>US\$ 965</u>



Las diferencias temporales asociadas con inversiones en subsidiarias de la Compañía, por las cuales no se ha reconocido un pasivo por impuesto diferido en los periodos presentados, ascienden en 2025 a US\$19,492 y (2024 fue de US\$15,679). La Compañía ha determinado que las ganancias no distribuidas de sus subsidiarias no se distribuirán en el futuro previsible. La Compañía tiene un acuerdo con su asociada de que las ganancias de la asociada no se distribuirán hasta que obtenga el consentimiento de la Compañía. La Compañía no prevé otorgar dicho consentimiento en la fecha del informe. Además, la Compañía no distribuirá sus utilidades hasta que obtenga el consentimiento de todos los socios.

f) Al 31 de diciembre de 2025 se tienen los siguientes saldos fiscales:

	<u>2025</u>
Cuenta de Capital de Aportación (“CUCA”)	US\$ 335,667
Cuenta de Utilidad Fiscal Neta (“CUFIN”) <sup>(1)</sup>	344,445

<sup>(1)</sup> El cálculo comprende todas las subsidiarias de la Compañía.

Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía mantiene procesos fiscales por posiciones fiscales inciertas por un monto aproximado de US\$88.6 millones, asociado a la deducibilidad de ciertos gastos de la Compañía durante los años 2013, 2014 y 2015. La Compañía ha iniciado procedimientos judiciales administrativos. La Compañía considera que tiene sólidos argumentos para creer que no tendrá efectos adversos. No obstante, mientras no se agoten todas las etapas procesales en cada proceso, la Compañía no puede asegurar la conclusión de una resolución final favorable.

## 21. Ingresos operativos

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023, los ingresos por contrato con clientes se describen a continuación:

Reconocimiento de ingresos por el año terminado el 31 de diciembre de 2025	A la fecha del vuelo		A la venta		Total de ingresos
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional	
<b>Ingreso pasajero</b>					
Ingreso por tarifa	US\$ 734,341	US\$ 567,409	US\$ -	US\$ -	1,301,750
Otros ingresos de pasajeros	920,049	645,837	8,492	6,287	1,580,665
	1,654,390	1,213,246	8,492	6,287	2,882,415
<b>Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:</b>					
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	134,023	460	-	-	134,483
Carga	2,152	18,466	-	-	20,618
<b>Total</b>	US\$ 1,790,565	US\$ 1,232,172	US\$ 8,492	US\$ 6,287	US\$ 3,037,516

Reconocimiento de ingresos por el año terminado el 31 de diciembre de 2024	A la fecha del vuelo		A la venta		Total de ingresos
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional	
<b>Ingreso pasajero</b>					
Ingreso por tarifa	US\$ 930,837	US\$ 586,269	US\$ -	US\$ -	1,517,106
Otros ingresos de pasajeros	902,312	572,923	10,587	6,771	1,492,593
	1,833,149	1,159,192	10,587	6,771	3,009,699
<b>Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:</b>					
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	110,691	860	-	-	111,551
Carga	2,122	18,504	-	-	20,626
<b>Total</b>	US\$ 1,945,962	US\$ 1,178,556	US\$ 10,587	US\$ 6,771	US\$ 3,141,876



Reconocimiento de ingresos por el año terminado el 31 de diciembre de 2023	A la fecha del vuelo		A la venta		Total de ingresos
	Domestico	Internacional	Domestico	Internacional	
Ingreso pasajero					
Ingreso por tarifa	US\$ 1,027,699	US\$ 622,588	US\$ -	US\$ -	US\$ 1,650,287
Otros ingresos de pasajeros	901,331	551,075	12,964	7,867	1,473,237
	1,929,030	1,173,663	12,964	7,867	3,123,524
Ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros:					
Otros ingresos no relacionados con el ingreso de pasajeros	114,318	1,106	-	-	115,424
Carga	4,432	15,593	-	-	20,025
Total	US\$ 2,047,780	US\$ 1,190,362	US\$ 12,964	US\$ 7,867	US\$ 3,258,973

### Transacciones de la venta de transportación no utilizada

	2025	2024
<b>1 de enero</b>	US\$ 342,777	US\$ 343,400
Diferido	2,900,434	3,009,076
Reconocido en ingresos durante el año	(2,882,415)	(3,009,699)
<b>31 de diciembre</b>	<b>US\$ 360,796</b>	<b>US\$ 342,777</b>

Las obligaciones de desempeño relacionadas con la responsabilidad contractual se reconocen durante los siguientes 12 meses y están relacionadas con los vuelos programados y otros servicios de pasajeros adquiridos por el cliente por adelantado.

### 22. Otros ingresos y gastos operativos

El análisis de los otros ingresos operativos se detalla a continuación:

	2025	2024	2023
Ganancia por venta y arrendamiento en vía de regreso (Nota 12)	US\$ 29,296	US\$ 32,175	US\$ 8,275
Ganancia en la venta de refacciones rotables, mobiliario y equipo y otros	6,817	1,458	3,540
Otros ingresos	186,143	172,811	42,895
	<b>US\$ 222,256</b>	<b>US\$ 206,444</b>	<b>US\$ 54,710</b>

El análisis de los otros gastos operativos se detalla a continuación:

	2025	2024	2023
Gastos por apoyo administrativo y operativo	US\$ 43,106	US\$ 72,516	US\$ 110,556
Tecnología y comunicaciones	39,965	33,956	29,651
Otros gastos operativos	18,109	18,983	17,996
Servicio de pasajeros	8,355	7,260	5,930
Seguros	7,366	6,533	5,731
	<b>US\$ 116,901</b>	<b>US\$ 139,248</b>	<b>US\$ 169,864</b>



### 23. Ingresos y costos financieros

El análisis de los otros ingresos financieros se detalla a continuación:

	2025	2024	2023
Intereses sobre efectivo y equivalentes	US\$ 34,312	US\$ 39,941	US\$ 32,461
Intereses por recuperación de depósitos en garantía	12,747	8,079	4,611
Intereses sobre efectivo y equivalentes mantenidos en el Fideicomiso CIB/3249	782	1,424	1,150
	<b>US\$ 47,841</b>	<b>US\$ 49,444</b>	<b>US\$ 38,222</b>

El análisis de los otros gastos financieros se detalla a continuación:

	2025	2024	2023
Costos financieros por arrendamiento y devolución de aeronaves y motores arrendados (Nota 14)	US\$ 266,008	US\$ 250,530	US\$ 191,967
Intereses por deuda y préstamos (1)	25,610	14,125	2,851
Intereses en certificados bursátiles fiduciarios	12,676	19,496	16,969
Costo de las notas de crédito	7,482	6,744	5,477
Otros costos financieros	1,276	1,497	1,153
Pérdida en instrumentos financieros derivados (Nota 4)	724	896	579
Comisiones bancarias y otros	363	351	347
	<b>US\$ 314,139</b>	<b>US\$ 293,639</b>	<b>US\$ 219,343</b>

(1) Los gastos financieros relacionados a la construcción de activos calificados son capitalizados como parte del costo de ese activo (Nota 12). El gasto por intereses no capitalizados está relacionado al capital de trabajo de corto plazo.

	2025	2024	2023
Intereses generados por la deuda financiera	US\$ 47,897	US\$ 49,232	US\$ 24,752
Interés capitalizado (Nota 12)	(22,287)	(35,107)	(21,901)
Intereses generados por deuda financiera neto, presentado en los estados consolidados de resultados	<b>US\$ 25,610</b>	<b>US\$ 14,125</b>	<b>US\$ 2,851</b>

### 24. Componentes de pérdidas acumuladas de otras partidas integrales

a) El análisis de pérdidas acumuladas de otras partidas integrales al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se describe a continuación:

	Remediaciones de beneficios a los empleados	Instrumentos financieros derivados	Diferencias de cambio en la conversión de moneda extranjera	Total
<b>Otros resultados de pérdidas integrales:</b>				
Saldos netos al 31 de diciembre de 2023	US\$ (622)	US\$ (922)	US\$ (143,904)	US\$ (145,448)
Pérdida integral del año	(130)	(394)	(3,879)	(4,403)
Beneficio de impuestos a la utilidad diferidos	39	118	-	157
Saldos netos al 31 de diciembre de 2024	(713)	(1,198)	(147,783)	(149,694)
<b>(Pérdida) utilidad integral del año</b>	<b>(1,272)</b>	<b>415</b>	<b>3,543</b>	<b>2,686</b>
<b>Beneficio (gasto) de impuestos a la utilidad diferidos</b>	<b>382</b>	<b>(124)</b>	<b>-</b>	<b>258</b>
Saldos netos al 31 de diciembre de 2025	<b>US\$ (1,603)</b>	<b>US\$ (907)</b>	<b>US\$ (144,240)</b>	<b>US\$ (146,750)</b>



b) Un análisis de los efectos de los instrumentos financieros derivados en la utilidad (pérdida) de otras partidas integrales por los años terminados el 31 de diciembre de 2025, 2024 y 2023 es el siguiente:

	2025	2024	2023
<b>Instrumentos financieros derivados:</b>			
Opciones asiáticas de compra de combustible	US\$ 280	US\$ (307)	US\$ -
T-Locks	25	(117)	-
Cobertura de tasa de interés (Cap)	110	30	(1,175)
<b>Total</b>	<b>US\$ 415</b>	<b>US\$ (394)</b>	<b>US\$ (1,175)</b>

## 25. Compromisos y contingencias

### Compromisos relacionados con las aeronaves y contratos de financiamiento

Los compromisos para la compra de aeronaves y equipo de vuelo de acuerdo con el contrato de compra con Airbus, incluyendo los montos estimados por los efectos de incrementos contractuales de precio y los anticipos para la compra de aeronaves, serán los siguientes:

	<b>Compromisos</b>
2026	US\$ 355,253
2027	593,684
2028	1,137,129
2029	1,367,682
2030 y posterior	2,923,055
	<b>US\$ 6,376,803</b>

Todas las aeronaves adquiridas por la Compañía a través del acuerdo de compra de Airbus hasta el 31 de diciembre de 2025 han sido ejecutadas a través de las operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso.

Además, tenemos compromisos por ejecutar operaciones de venta y arrendamiento en vía de regreso durante el siguiente año. Los ingresos estimados de estos compromisos son los siguientes:

	<b>Precios de venta de aeronaves estimados</b>
2026	<b>US\$ 332,000</b>

Para futuras entregas de aeronaves, la Compañía revisará la estructura de arrendamiento y financiamiento aplicable en función a las condiciones de mercado vigentes en ese momento.

Los pagos de arrendamiento futuros para estos contratos de venta y arrendamiento en vía de regreso no cancelables son los siguientes:

	<b>Contratos de arrendamiento de aeronaves</b>
2026	US\$ 15,876
2027	23,828
2028	23,828
2029	23,828
2030 y posterior	198,574
	<b>US\$ 285,934</b>



### Compra de aeronaves de la familia A320 New Engine Option (“NEO”)

El 28 de diciembre de 2017, la Compañía modificó el acuerdo con Airbus, S.A.S. (“Airbus”) para la compra de 80 aeronaves adicionales de la familia A320NEO que serán entregadas entre 2022 y 2026, este acuerdo fue modificado posteriormente en julio de 2020 para reprogramar dichas aeronaves ahora entre 2023 y 2028. Además, en noviembre de 2021, la Compañía celebró una nueva enmienda al acuerdo mencionado para comprar 39 aeronaves adicionales de la familia A320 New Engine Option (“NEO”) que se entregarán entre 2023 y 2029, además de la adquisición de estas 39 aeronaves, la Compañía ejerció sus derechos bajo el contrato de compra con Airbus para convertir 19 aeronaves A320NEO a A321NEO de su pedido actual, todo para apoyar los mercados de crecimiento objetivo de la Compañía en México, Estados Unidos, Centroamérica y Sudamérica.

El 10 de octubre del 2022 la Compañía celebró con Airbus un convenio modificatorio al contrato de compraventa de aeronaves existente para la compra de 25 aeronaves A321NEO, todas a ser entregadas durante el año 2030.

El 26 de noviembre del 2024, la Compañía celebró con Airbus un convenio modificatorio al contrato de compraventa de aeronaves existente en el cual se reprogramaron las fechas de entrega de las 131 aeronaves que en esa fecha estaban pendientes de entregarse entre el 2025 y 2031.

### Litigios

La Compañía es parte de procedimientos legales y reclamos que surgen durante el curso ordinario de los negocios. Ciertos procedimientos se consideran obligaciones posibles. Con base en las pretensiones de los demandantes, al 31 de diciembre de 2025 y 2024, estas posibles contingencias ascienden a un total de US\$19.8 millones (US\$1.8 millones relacionados con asuntos legales, US\$3.3 millones relacionados con asuntos laborales y US\$14.7 millones, relacionados con asuntos referentes a otras contribuciones), US\$37.1 millones (US\$2.1 millones relacionados con asuntos legales, US\$5.0 millones relacionados con asuntos laborales y US\$30.0 millones relacionados con otros asuntos de contribuciones), respectivamente.

### 26. Segmentos operativos

La Compañía es considerada como una unidad de negocio individual que provee servicios de transportación aérea. La Compañía genera ingresos en dos ubicaciones geográficas principales que se identifican a continuación:

	2025	2024	2023
<b>Ingresos operativos:</b>			
Nacionales (México)	US\$ 1,799,057	US\$ 1,956,549	US\$ 2,060,744
Internacionales:			
Estados Unidos de América	1,004,187	965,684	931,184
Centroamérica y Sudamérica	234,272	219,643	267,045
Total de ingresos operativos	<b>US\$ 3,037,516</b>	<b>US\$ 3,141,876</b>	<b>US\$ 3,258,973</b>

Los ingresos son asignados por áreas geográficas basados en el origen-destino de cada vuelo. La Compañía no cuenta con activos no circulantes materiales localizados en el extranjero.



**27. Eventos subsecuentes**

El 25 de marzo de 2026, el acuerdo para la creación del nuevo grupo mexicano de aerolíneas entre la Compañía y Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. (“Viva”) fue aprobada en la asamblea general extraordinaria de accionistas; sin embargo, aún está sujeta a ciertas condiciones suspensivas como la aprobación regulatoria en México, Estados Unidos y Colombia; por lo tanto, a la fecha de emisión de los Estados Financieros Consolidados, no se ha reconocido ningún impacto contable.

