

Madrid, 16 de noviembre de 2012

**Comisión Nacional del Mercado de Valores**  
**Dirección General de Mercados**  
**Departamento de Informes Financieros y Corporativos**  
C/ Serrano, 47  
28001 Madrid



**Ref.: Informes financieros anuales del ejercicio 2011 de la sociedad International  
Consolidated Airlines Group, S.A.**

Muy señores míos:

Hacemos referencia al requerimiento de información de esa Comisión de fecha 10 de octubre de 2012 con número de registro de salida 2012/40394, recibido con fecha 22 de octubre de 2012.

A este respecto, conforme a su solicitud y dentro del plazo concedido al efecto, adjuntamos a la presente como Anexo las respuestas preparadas por International Consolidated Airlines Group, S.A. a cada una de las preguntas formuladas.

Atentamente,

Alvaro López-Jorrín  
Vicesecretario del Consejo de Administración  
International Consolidated Airlines Group, S.A.

## ANEXO

---

A continuación se recogen las respuestas preparadas por International Consolidated Airlines Group, S.A. (IAG o la Sociedad) a cada una de las cuestiones planteadas por esa Comisión en su requerimiento de información de fecha 10 de octubre de 2012.

Para facilitar el seguimiento de este escrito, se incluye a continuación, en negrita y en cursiva, el enunciado de cada una de las cuestiones planteadas por esa Comisión y, a continuación, las contestaciones aportadas.

***1.1 Dado el importe del precio de compra por 3.102 millones €, y el valor neto de los activos identificables adquiridos y de los pasivos asumidos por importe de 2.717 millones € (incluyendo 249 millones € en concepto de fondo de comercio), indiquen cómo se ha registrado la plusvalía de la combinación de negocios, de conformidad con el párrafo 32 de la NIIF 3 Combinaciones de negocios, que establece que la adquirente reconocerá una plusvalía en la fecha de adquisición medida como el exceso entre la contraprestación transferida y el neto de los importes en la fecha de adquisición de los activos identificables adquiridos y de los pasivos asumidos, medidos a sus valores razonables en la fecha de adquisición.***

La nota 3 a las Cuentas anuales consolidadas, relativa a Combinaciones de negocios, establece los requisitos de información para la fusión entre British Airways Plc (British Airways) e Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. (Iberia). El desglose de los activos y pasivos de Iberia adquiridos excluye la inversión de Iberia en British Airways del valor en libros de los activos y del valor razonable de los activos. El precio de compra de 3.102 millones de euros menos la participación de Iberia en British Airways de 385 millones de euros es de 2.717 millones de euros; la cifra de 2.717 millones de euros representa el precio de compra asignado a los activos netos de Iberia excluyendo su inversión en British Airways; el valor razonable neto de los activos netos de Iberia era de 2.468 millones de euros y el excedente entre el precio de compra asignado y este importe, es decir, 249 millones de euros, se reconoció como fondo de comercio.

Conforme a la NIIF 3, *Combinaciones de Negocios*, British Airways se consideró adquirente de Iberia. Antes de la fusión, British Airways poseía un 13,15 por ciento del capital social emitido de Iberia, por lo que la adquisición de las acciones restantes fue una adquisición por etapas. El valor en libros de la inversión de British Airways en Iberia al 21 de enero de 2011 era de 287 millones de euros; el valor razonable de la inversión en la fecha de fusión era de 370 millones de euros. La diferencia de 83 millones de euros fue registrada como plusvalía de adquisición por etapas por IAG en la

Cuenta de resultados consolidada en el epígrafe (Pérdida)/beneficio resultante de la venta de inmovilizado material e inversiones.

***1.2 Respecto a las diferencias señaladas entre el valor en libros de Iberia, al cierre de 2010 y a la fecha de la fusión el 21 de enero de 2011, se observa en la comparativa de los epígrafes de balance a una y otra fecha que dichas diferencias parecen corresponder al epígrafe de "Otros activos no corrientes". Indiquen la naturaleza de los activos que se dan de baja en los 20 primeros días de enero de 2011 hasta que se produce la fusión y expliquen su minoración de valor.***

Como se ha indicado en el apartado 1.1 anterior, la nota 3 a las Cuentas anuales consolidadas de IAG relativa a combinaciones de negocios establece el valor en libros y el valor razonable de los activos y pasivos adquiridos por British Airways. La inversión de Iberia en British Airways de 385 millones de euros (incluida en Activos no corrientes en las cuentas anuales de Iberia) fue excluida del valor en libros y del valor razonable del desglose de los activos y pasivos.

Las cuentas anuales de Iberia incluían activos netos por 2.132 millones de euros al 31 de diciembre de 2010, lo que incluía su inversión en British Airways de 385 millones de euros. Los activos netos de Iberia menos su inversión en British Airways, menos sus pérdidas después de impuestos en los primeros 21 días de enero por importe de 27 millones de euros, menos otros movimientos en el estado de resultado global de 6 millones de euros equivalen a 1.714 millones de euros. El valor en libros de los activos netos recogido en la nota 3 de las Cuentas anuales consolidadas de IAG es de 1.714 millones de euros.

***1.3 Confirmen si, tal y como mencionaban en la información financiera pro-forma de los estados financieros a 30 de junio de 2010, incluida en el Folleto Informativo para la fusión de British Airways e Iberia, los activos intangibles de vida útil indefinida han sido valorados por un experto independiente, señalando la fecha de su informe, a qué fecha se refiere la valoración y describa cualquier limitación o condicionante que pudiera contener.***

Los activos intangibles fueron valorados con la ayuda de expertos, no obstante, no se obtuvo un informe final de la opinión de un experto respecto a la totalidad de activos intangibles.

Un informe fechado al 28 de febrero de 2012, fue obtenido para la Marca, y un informe fechado al 31 de diciembre de 2011 fue obtenido para sustentar la valoración de los terrenos. Las limitaciones incluidas en los mencionados informes son las típicas del trabajo llevado a cabo y principalmente relacionadas con el alcance del trabajo realizado.

**2.1 Justifiquen las reclasificaciones en la presentación de las partidas que componen el patrimonio neto de British Airways a 31 de diciembre de 2010, éntrelos epígrafes de capital social, prima de emisión y reserva de fusión.**

IAG es una nueva entidad constituida para llevar a cabo la fusión entre British Airways e Iberia. La NIIF 3, *Combinaciones de Negocios*, apartado B18 establece que cuando para llevar a cabo una combinación de negocios se constituya una nueva entidad, deberá identificarse como la adquirente a una de las entidades que se combinan que existiera antes de la combinación. Se consideró que British Airways era la adquirente de IAG e Iberia.

Conforme a la NIIF 3, cuando la entidad que emite valores es identificada como la adquirente, las Cuentas anuales consolidadas se formularán mediante una adquisición inversa. Las cuentas anuales consolidadas elaboradas mediante una adquisición inversa se formula a nombre de la sociedad dominante legal (IAG), registrando un ajuste, que consiste en ajustar retroactivamente el capital social de la adquirente a efectos contables para reflejar el capital legal de la sociedad dominante (IAG). La información comparativa presentada en las Cuentas anuales consolidadas se ha ajustado también retroactivamente para reflejar el capital social de la sociedad dominante legal (IAG).

Al 1 de abril de 2010, el capital social y la prima de emisión de British Airways eran de 288 millones de libras esterlinas y 937 millones de libras esterlinas respectivamente, estos convertidos a un tipo de cambio de 1,12 a 323 millones de euros y 1.049 millones de euros, y el total de 1.372 millones de euros se ajustó por reclasificación en la reserva de fusión. La reserva de fusión esta incluida en Otras reservas en el Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado. El capital inicial es sustituido por el capital social de IAG de 15.000 euros (redondeado a cero). No existían primas de emisión en IAG al 1 de abril de 2010. No existen otros ajustes al capital social, la prima de emisión o la reserva de fusión en 2010.

Las Cuentas anuales consolidadas de British Airways son estados intermedios de IAG y no incluyen a la sociedad matriz última, IAG. Por tanto, los estados financieros de British Airways correspondientes al período terminado el 31 de diciembre de 2010 no tienen ninguna reserva de fusión.

Los estados financieros intermedios correspondientes a la primera mitad de 2011 no reconocían el ajuste al saldo de apertura del capital y de la prima de emisión. Ello fue corregido en las Cuentas anuales consolidadas a final de año.

**2.2 Indiquen cómo han calculado la reserva de fusión, facilitando el cálculo numérico del valor razonable de las acciones adquiridas y el valor nominal de las acciones emitidas.**

Emisión de acciones

IAG emitió 1.855.36.557 acciones de 0,50 euros cada acción ordinaria, con un capital social total de 927.684.779 euros.

El patrimonio neto de IAG se calculó a partir del valor razonable aportado por British Airways al 21 de enero de 2011. El valor razonable aportado por British Airways de 3.476.224.224 euros se calculó a partir del precio de sus acciones de 2,825 libras esterlinas multiplicado por un número de acciones en circulación de 1.154.165.630 y convertido a un tipo de cambio de 1,18429, menos la participación de Iberia en British Airways de 385.174.525 euros. El valor razonable de IAG de 6.207.543.257 euros se calculó basándose en el valor razonable de British Airways que representa el 56% del Grupo (3.476.224.224 euros/ 56%). La prima de emisión de 5.279.858.478 se calculó basándose en el valor razonable de IAG de 6.207.543.257 euros menos el capital social emitido de 927.684.779 euros.

Reserva de fusión

El importe de reserva de fusión representa la diferencia entre el valor razonable de British Airways y su valor en libras, la eliminación del capital social y la prima de emisión de British Airways y el ajuste de la participación minoritaria según el tipo de cambio del valor patrimonial efectivo en euros. El valor razonable de British Airways era de 3.861.399.000 euros menos su valor en libras neto de 2.842.296.000 euros (2.400.000.000 libras esterlinas, convertido al tipo de cambio de 1,18429) es decir 1.019.103.000 euros. El capital social y la prima de emisión de British Airways eran 1.372.000.000 euros (véase el apartado 2.1 anterior). La participación minoritaria fue convertida en primer lugar a un tipo del 1,12 a 224.000.000 euros, y ajustada a un valor en euros de 300.000.000 euros. La diferencia de 76.000.000 euros se ajustó en la reserva de fusión.

Por tanto, la reserva de fusión final asciende a 1.019.103.000 euros (valor razonable frente a valor en libras) más 1.372.000.000 euros (reclasificación del capital social y la prima de emisión de British Airways) más 76.000.000 euros (ajuste de la participación no controladora) resultando en un saldo de 2.467.103.000 euros.

El saldo inicial de la reserva de fusión es anterior a la transacción y refleja la reclasificación de las cuentas de capital social y primas de emisión (1.372.000.000 euros).

**3.1 Indiquen para qué fecha está prevista una nueva valoración actuarial de los planes de pensiones APS y NAPS, la cual afecta a la valoración contable anual que debe realizarse bajo NIC 19 Beneficios a los empleados. Indiquen si a día de hoy**

*estiman que se han producido cambios significativos en las hipótesis aplicadas en la valoración trienal.*

Conforme a la legislación sobre pensiones del Reino Unido, se realiza una valoración trienal para que British Airways y los administradores del plan puedan acordar un plan de financiación adecuado. La fecha de la próxima valoración trienal es 31 de marzo de 2012 y dicha valoración ha de acordarse con los administradores en los 15 meses siguientes (es decir, antes del 30 de junio de 2013).

Las conversaciones con los administradores sobre las hipótesis a utilizar en la valoración trienal todavía no han tenido lugar, por lo que es demasiado pronto para indicar si se producirá un cambio significativo. Las modificaciones de las hipótesis utilizadas para la valoración trienal se tendrán en cuenta en la subsiguiente valoración conforme a NIC 19. Las hipótesis actuariales se actualizan en cada fecha de presentación de información para permitir que un actuario cualificado calcule de nuevo los activos/pasivos de pensiones según NIC 19.

Aparte de los movimientos de los mercados financieros, el otro factor que ha cambiado desde la última valoración trienal es la inflación utilizada para incrementar el pago de pensiones, que ha pasado a ser el Índice de Precios al Consumo, generalmente inferior (frente a la Inflación de Precios al por Menor); las hipótesis actuariales se actualizaron en diciembre de 2010 para reflejar este cambio en los pasivos según NIC 19.

***3.2 Justifiquen la diferencia entre el importe de 157 millones € que recoge el estado de flujos de caja consolidado en concepto de "aportaciones en efectivo al plan de pensiones", y los importes de 395 millones € de aportaciones en efectivo para los planes APS y NAPS mencionados en la nota 31 y que constituyen el compromiso asumido por British Airways con el Regulador de Reino Unido.***

En total, se abonaron aportaciones en efectivo por 563 millones de euros en 2011 para APS y NAPS, que pueden analizarse del siguiente modo:

En millones de euros	APS	NAPS	Total APS y NAPS
Aportaciones normales del empleador	14	136	150
Aportaciones por déficit	70	185	256
Pagos por excedentes de efectivo (según el estado de flujos de caja)	39	118	157
Total según la nota 31g	123	440	563

Estos pagos representan:

- Aportaciones normales del empleador – son resultado de los pagos periódicos de la Sociedad a los planes en el marco del proceso de abono de las nóminas de los miembros activos.
- Aportaciones por déficit – se basan en un plan de aportación por déficit que se acordó para APS hasta 2023 y para NAPS hasta 2026. Junto con las aportaciones normales del empleador, las aportaciones se mantendrán en aproximadamente 406 millones de euros (150 millones de euros más 256 millones de euros) que suponen 395 millones de euros en términos reales a pagar por año para NAPS y APS.
- Pagos por excedentes de efectivo – se refieren a los pagos adicionales efectuados, que están condicionados al nivel de tesorería de British Airways al 31 de marzo.

IAG revisará el texto relativo a los pagos por excedentes de efectivo efectuados al plan de pensiones en las Cuentas anuales consolidadas del Grupo correspondiente al ejercicio social finalizado el 31 de diciembre de 2012. IAG también revisará la presentación de las contribuciones a los planes de pensiones en el Estado de flujos de caja consolidado del Grupo correspondiente al ejercicio social finalizado el 31 de diciembre de 2012.

***3.3 Expliquen la diferencia entre las aportaciones en efectivo indicadas en el estado de flujos de caja, y los gastos del ejercicio correspondientes a los planes de pensiones del Grupo.***

Como se ha indicado antes, las aportaciones efectivo recogidas como tal en el Estado de flujos de caja se refieren únicamente a los pagos por excedente de efectivo realizados en junio de 2011. Las aportaciones normales del empleador y las aportaciones por déficit se incluyen en el epígrafe Variación del capital circulante del Estado de flujos de caja.

Los costes que figuran en la Cuenta de resultados imputados a Beneficios de las operaciones (236 millones de euros en la nota 8a) comprenden 172 millones de euros relativos a planes de prestación definida y 64 millones de euros relativos a planes de aportación definida, que representan el cargo contable por los servicios actuales de empleados. Mientras que el efectivo real abonado al plan de pensiones en concepto de “aportaciones normales del empleador” por servicios futuros es de 150 millones de euros para APS y NAPS, 12 millones de euros en otros planes de prestación definida y 64 millones de euros para planes de aportación definida.

***3.4 Indiquen si se han realizado aportaciones adicionales a los planes APS y NAPS por excedentes de efectivo calculados a 31 de marzo en British Airways, y por qué importe.***

En junio de 2011, se efectuaron pagos por excedentes de efectivo a APS y NAPS, que ascendieron a un total de 157 millones de euros. Véase la respuesta 3.5 para más información.

*En relación a los planes de pensiones de prestación definida de British Airways, en la nota 20 de la memoria consolidada relativa a Efectivo y activos líquidos equivalentes, indican que existen 79 millones € (0 € en 2010) que no están disponibles para el uso general del Grupo, y que se utilizarán para cumplir con los términos y condiciones de un acuerdo de financiación con los administradores del plan de pensiones de prestación definida de British Airways, y el saldo restante se devolverá al Grupo, informando de que el Importe final requerido para liquidar el contrato con los administradores del fondo es incierto, pero que no será superior a 79 millones €.*

***3.5 Dado que el importe es significativo, y de conformidad con el párrafo 120 de la NIC 19, indiquen en qué consisten las condiciones y los plazos de liquidación del contrato con los administradores.***

Se ha acordado con los administradores del plan de pensiones que el efectivo que se posea al 31 de marzo de cada año que supere los 1.800 millones de libras esterlinas (2.200 millones de euros sobre la base de los tipos de cambio del Balance de situación de 2011) será objeto de un cálculo de “excedentes de efectivo” por el que se efectuarán aportaciones adicionales a APS y NAPS.

Dado que el saldo de efectivo superaba los 1.800 millones de libras esterlinas al 31 de marzo de 2011, British Airways tuvo que abonar importes adicionales a los fondos de pensiones APS y NAPS, que representaron los pagos en efectivo por excedentes de 157 millones de euros mencionados en el apartado 3.2 anterior.

Sin embargo, a efectos del cálculo del referido excedente de efectivo, a 31 de marzo de 2011, existían potenciales salidas de efectivo como consecuencia de que British Airways no había aún llegado a un acuerdo sobre las sanciones en materia de competencia con el Departamento de Justicia de Estados Unidos (DOJ) y la Oficina de Competencia Leal de Reino Unido (OFT). Por ello, para reflejar este efecto en caja, se acordó con los administradores de los planes de pensiones que el pago por excedentes se ajustaría para reflejar el pago a realizar conforme al acuerdo que se alcanzase en relación con estas sanciones, si este ocurriese con anterioridad al 31 de marzo de 2012.

El pago relativo al DOJ se determinó y ajustó en junio de 2011 y la primera cuota del pago en efectivo por excedentes de 31 de marzo de 2011 se acordó en 157 millones de euros y se abonó el 30 de junio de 2011.

Al 31 de diciembre de 2011, no se había alcanzado un acuerdo con la OFT, por lo que se mantuvo un depósito de 79 millones de euros por este concepto. Dado que la sanción no había sido acordada al 31 de marzo de 2012, el 2 de abril de 2012 se efectuó un segundo pago por excedentes en relación con el efectivo previamente mantenido en depósito.

***3.6 De conformidad con el párrafo 8 de la Interpretación SIC 12 sobre Consolidación de entidades de cometido específico, indique si existen más entidades similares en***

***relación a los planes de pensiones, justificando las que estén consolidadas y las que no.***

Los principales planes de prestación definida de British Airways, APS y NAPS, son administrados por British Airways Pension Trustees Limited. El principal plan de aportación definida de British Airways, el Plan de Jubilación de British Airways es administrado a través de British Airways Pension Trustees (No2) Limited, una subsidiaria de propiedad total de British Airways Plc. SIC 12 incluye una exención de la aplicación para los beneficios posteriores al empleo, a los que se aplica la NIC 19. Estas entidades no están consolidadas, pero los resultados, activos y pasivos se consolidan de acuerdo con la NIC 19: *Beneficios a los empleados*.

British Airways Plc Employee Share Ownership Trust no es un plan de beneficios posteriores al empleo, por lo tanto no está incluido en la exención prevista en la SIC 12, y es consolidada.

***4.1 De conformidad con el párrafo 131 de la NIC 19, y del párrafo 112c de la NIC 1, informen de la fecha en la que se realizaron las últimas valoraciones actuariales en las que se basa la contabilización de la provisión incluida en “Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados” a 31 de diciembre de 2011, así como cuándo se prevén realizar las siguientes.***

La última valoración actuarial de la provisión por indemnizaciones por despido y por planes de despido voluntario incluida en “Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con empleados” y fue realizada en octubre de 2011 y la próxima valoración actuarial se efectuará en noviembre de 2012. La Dirección incluirá las fechas de las valoraciones actuariales en las Cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio que finaliza el 31 de diciembre de 2012.

***4.2 En relación a las reversiones en la provisión por 43 millones € contabilizadas en el ejercicio 2011, indiquen si se han debido a cambios en las hipótesis de las variables actuariales y descríbalos.***

Durante el año se contabilizaron dos reversiones en las provisiones para Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con los empleados; una de ellas por 28 millones de euros es relativa a importes procedentes de la combinación de negocios.

Las Indemnizaciones por despido de empleados y otras provisiones relacionadas con los empleados relativas a la combinación de negocios se valoraron en función de la última valoración actuarial de julio de 2010. La posterior reversión en la provisión se produjo como resultado de eventos que surgieron después de la fecha de adquisición. Desde la fecha de adquisición, un mayor número de pilotos optó por permanecer parcialmente activo, reduciendo la provisión requerida por el Grupo al 31 de diciembre de 2011.

**5.1 Indiquen si los 89 millones € de provisiones con el personal de Iberia a 31 de diciembre de 2010 fueron adecuadamente clasificadas al ser traspasadas a IAG, y en caso contrario indiquen cuándo van a realizarla reclasificación.**

La provisión de 89 millones de euros para el personal de Iberia fue desglosada incorrectamente en las cuentas consolidadas de Iberia al 31 de diciembre de 2010. La provisión de 89 millones de euros se refiere a Provisiones para reparaciones y devoluciones. No se requiere una reclasificación en las cuentas del Grupo IAG.

**6.1 Especifique si se han homogeneizado los criterios contables de clasificación de los arrendamientos de aeronaves en British Airways e Iberia. En concreto, si en 2011 se registran como arrendamiento financiero todos aquellos contratos de arrendamiento de aeronaves con opción de compra firmados en origen por Iberia.**

Los criterios contables para clasificar los arrendamientos de aeronaves en British Airways e Iberia se han homogeneizado. Los arrendamientos iniciales de Iberia en los que prácticamente todos los riesgos y beneficios fueron transferidos a Iberia se contabilizaron como arrendamientos financieros y se activaron en el balance.

IAG utilizó la expresión “arrendamientos con opción a compra” para describir ciertos arrendamientos específicos de British Airways que tenían consecuencias fiscales ventajosas y cumplen los requisitos para ser reconocidos como arrendamientos financieros; Iberia no tiene estos arrendamientos con esas condiciones específicas. En las Cuentas anuales consolidadas de 2012 de IAG, aclararemos la definición de “arrendamientos con opción a compra” o dejaremos de utilizar esa expresión.

La nota 2d indica que cuando los activos se financian mediante arrendamientos financieros o arrendamientos con opción a compra y prácticamente todos los riesgos y beneficios de la titularidad se transfieren, se considera que han sido comprados. La nota 2d indica asimismo que todos los demás arrendamientos son considerados arrendamientos operativos y los pagos se cargan en la cuenta de resultados.

**7.1 Respecto a la valoración y deterioro de los Activos financieros disponibles para la venta, en la nota 2 relativa a Políticas contables se indica que "En el caso de títulos de renta variable (...) un descenso significativo o prolongado del valor razonable del título por debajo de su coste se considera un indicio de deterioro de valor del título. Cuando existen pruebas de que eso ha ocurrido respecto a activos financieros disponibles para la venta, la ganancia o pérdida acumulada registrada anteriormente en el Estado del resultado global se registra en la Cuenta de resultados".**

**En relación a este asunto, y considerando que el porcentaje de participación en el capital de Flybe se ha mantenido en el 14,6% y que el tipo de cambio libra esterlina/euro no ha variado significativamente en el ejercicio, indiquen por qué no se ha considerado como deterioro la totalidad de la minoración de valor de Flybe.**

British Airways ha mantenido una inversión en Flybe desde 2007. Al 31 de diciembre de 2010, el coste histórico total de la inversión era de 68 millones de euros. Los deterioros acumulados reconocidos en la Cuenta de resultados al 31 de diciembre de 2010 ascendían a 40 millones de euros, mientras que las ganancias reconocidas por la nueva medición del valor razonable de 13 millones de euros habían sido previamente contabilizadas en el estado de otros resultados globales. Así pues, el valor en libros de la inversión al 31 de diciembre de 2010 era de 41 millones de euros.

En diciembre de 2010, Flybe fue admitida a cotizar en la London Stock Exchange, siendo valuadas sus acciones a 2,95 libras esterlinas cada una. No obstante, durante 2011 el precio de las acciones cayó significativamente, finalizando el año a 0,695 libras esterlinas por acción, lo que suponía una depreciación de un 76%; esta reducción del valor tuvo lugar durante un período prolongado desde el 1 de enero al 30 de septiembre de 2011. Sobre la base de esta cotización en un mercado activo, el activo financiero disponible para la venta tenía un valor razonable de 9 millones de euros.

Después de lo mencionado anteriormente, en base al descenso significativo y prolongado del valor razonable, la Dirección determinó que esa disminución del valor constituía un deterioro. Tal como exige la NIC 39 *Instrumentos financieros: reconocimiento y medición*, párrafo 68, el importe de la pérdida acumulada que haya sido eliminado del patrimonio neto y reconocido en el resultado del ejercicio será la diferencia entre el coste de adquisición (68 millones de euros) y el valor razonable actual (9 millones de euros), menos cualquier pérdida por deterioro del valor de ese activo financiero previamente reconocida en los resultados (40 millones de euros), lo que supone un deterioro de 18 millones de euros en el período actual y un ajuste por diferencias de cambio de 1 millón de euros.

***8.1 De conformidad con el párrafo 81e de la NIC 12 Impuesto a las ganancias, desglosen la fecha de validez de las diferencias temporarias y créditos fiscales para los que no se han reconocidos activos por impuestos diferidos en el estado de situación financiera.***

Los siguientes créditos fiscales y diferencias temporales no tienen fecha de expiración: pérdidas fiscales de capital no reconocidas de ejercicios anteriores por importe de 176 millones de euros, pérdidas fiscales no reconocidas derivadas de diferencias temporales respecto a pérdidas de capital futuras de 84 millones de euros, y pérdidas fiscales en el extranjero de 113 millones de euros.

No se han reconocido activos por impuestos diferidos por estas pérdidas, ya que no se prevé su utilización. La posibilidad de recuperar los activos por impuestos no reconocidos se revisa en cada fecha de balance.

\* \* \*