



INFORME



Raül Viladrich i Castellanas

1. GENERAL ASSEMBLY CIECA 6 JUNE 2019

51st session of the CIECA General Assembly
Tbilisi – 6 June 2019 – 09:00 -12:30
Agenda



I. Opening	
1. Welcome	René Claesen, President
2. Adoption of the agenda	Id.
3. Attendance and presentation of the delegations	Id.
4. Adoption of the minutes of the 2018 General Assembly in Belfast	Id.
5. Approval of credentials (Art. 14.3)	Id.
6. Appointment of tellers (Art. 17.2)	Id.
7. Explanation of the voting procedure for elections (Art. 17.4)	Id.
8. President's Report	Id.
II. Finances	
1. Approval of the financial accounts 2018 and auditor's report	Dr Roland Krause, Vice President
2. Discharge of the members of the Permanent Bureau (Art. 12.2)	René Claesen, President
3. Progress of budget 2019	Dr Roland Krause, Vice President
4. Fees 2020	Dr Roland Krause, Vice President
5. Budget 2020	René Claesen, President
III. Nominations	
1. Presentation of candidates for Secretary General - Treasurer and Vice Presidents	Id.
2. Elections	Id.
IV. Report from Chairs of Permanent Advisory Groups, Secretariat and Projects	
1. Report on Expert Advisory Group (EAG) activities	Saulius Suminas, EAG Deputy Chair
4.1.1 Report of audit visit to Iceland	Holger Torp, Icelandic Transport Authority
2. Report on Theory Test Advisory Group (TAG) activities	Lauris Kumpins, TAG Chairman
4.2.1 Report of audit visit to Lithuania	Saulius Suminas, REGITRA
3. The Fitness to Drive Topical Group	Sandra Hoggins, FTD sub group 1 Chairman
4. Secretariat activities and workplan 2019 - 2020	Augusta Sica, Business Manager
V. Report of the 2020 Congress Hosts	
	António Pais Nieto, ANIECA, Portugal
VI. Introduction to Members' Forum and closing proceedings	
	René Claesen, President



I-OPENING WORDS

Según el orden del día propuesto La jornada empezó con las palabras del Presidente René Claesen, Presidente de de Cieca donde se saludó a los 36 miembros presentes de CIECA.

Se aprobó documento de anterior Congreso de Belfast 2018 (enviado a cada miembro hace 6 semanas).

Era jornada de votaciones así que se explicó el procedimiento de votación donde cada país tenía 2 votos (verde a favor, rojo en contra y blanco abstención).

II-FINANCES

Se adjunta memoria y propuesta de equiparación de cuotas entre todos los miembros y una subida de un 10% de las mismas. Ver **anejo I**.

III-NOMINATIONS

Solo había una candidatura a la Presidencia y a la VicePresidencia, se hizo votación y por aclamación fueron nombrados, así quedó el equipo directivo:

1. Mr.PER GUNNAR VELTUM **Presidente** (Norwegian Public Roads Administration , Norway)
2. Mr.ROLAND KRAUSE **Vicepresidente** (DEKRA , Germany)
3. Mr.MC CLAESEN (CBR Netherlands)
4. Mr. PAT DEKLANY (Driver and Vehicle Agency Northen Ireland)
5. Ms. HANNA HAKANEN (Traficom , Finland)
6. Ms. SUSANA PAULINO (IMT , Portugal)

IV-REPORT FROM CHAIRS

EAG (Expert Advisory Group)

El **Sr. Saulius Sumias** informó de los futuros Workshops destacando el 23 y 24 de octubre en Paris sobre los ADAS , como integrarlos en los exámenes prácticos de conducir.



TAG (Test Advisory Group)

El **Sr. Lauris Kumpins** informó de los futuros workshops destacando el octubre de 2019 y en el abril de 2020 en Zagreb.

The Fitness to Drive Topical Group

La **Sra. Sandra Hoggins** presentó el nuevo subgrupo de trabajo formado por ella como Chair en subgrupo 1 y por Lars Englund como Chair del Subgrupo 2.

Subgrupo 1 : Setting Standards for Disabled Driver Assessment

Subgrupo 2 : Setting Standards for Evaluation of Medical Fitness to Drive

En marzo de 2019 se celebró un Workshops en Berlín.

SECRETARIAT ACTIVITIES WORKPLAN 2019 – 2020

El Sra. Augusta Sica presentó los datos de la secretaria de CIECA donde explicó que son actualmente 70 miembros de 38 países diferentes , se realizan de 12 a 20 cuestionariso al año, 4 workshops al año, hay 2 grupos permanentes y 1 Topycal Group. Se hace 1 General Assembly al año.

IMPORTANTE

Se ha creado un nuevo grupo de trabajo

EDUCATION TOPICAL GROUP

Fines del nuevo grupo de trabajo

- Mejora profesional de la formación a nuevos conductores
- Mejora profesional de las formación a instructores
- Mejora profesional de la formación y medios de aprendizaje

Para formar parte de este nuevo grupo enviar correo electrónico antes del 15 Agosto de 2019 en projects@cieca.eu



Actividades CIECA 2019-06-10

- 11 julio Fit to Drive meeting , Dublin
- 17 septiembre Fit to Drive Bruselas
- Septiembre 2019 Bruselas BP Meeting
- 9-10 octubre 18th TAG meeting Vilnius
- 23-24 octubre EAG workshop Paris
- 14 noviembre EDL workshop Berlin
- Diciembre BP Meeting Bruselas

V-2020 CONGRESS HOSTS

OPORTO PORTUGAL

2. MEMBERS FORUM PROGRAMME 6 JUNE 2019

AUSTRIAN ROAD SAFETY BOARD KFV

El Sr. Armin KALTENEGGER de Austria sobre la organización KFV fundada el 24 de abril de 1959.

Trabajan sobre 3 ejes que son

- Road Safety
- Leisure and Sport
- Crime, Natural Protection and Fire Protection

Realizan los exámenes teóricos de A I AM en Austria.

AUTOSECURITÉ

El Sr. Carine Mignon de Bélgica responsable de la empresa Autosecurité, quien realiza los test teóricos y prácticos en Bélgica.

Los test teóricos son obligatorios en Bélgica desde 1977 humanos, vamos hacia una automatización de los vehículos.



La empresa también se dedica a la ITV de los vehículos y a la Seguridad Vial.

En 2017 el gobierno Belga modificó la ley y ésta ha entrado en vigor el 1 de enero de 2018 para mejorar la calidad enseñanza y reducir los muertos en la carretera.

El 1 mayo 2018 se introdujeron los videos de percepción del riesgo.

TüV/DEKRA arg tp 21

El Sr. Mathias Rudel de Alemania, nos hizo una muy interesante presentación para explicar como su empresa se dedica a la creación de los contenidos de los test teóricos, la definición de los estándares de calidad de los exámenes prácticos entre otras acciones dedicadas a la formación vial.

FOUNDATION FOR ROAD ACCIDENT PREVENTION

El Sr. Andrzej Grzegorzczuk de Polonia, es el Vicepresidente de dicha asociación de víctimas de accidentes de tráfico, una entidad no gubernamental y con más de 50 embajadores expertos.

En Polonia hay 38.400.000 de habitantes y unos 22.000.000 de conductores. Al año se producen unos 3.000 muertos a las carreteras de Polonia.

Las causas mas comunes de los accidentes son las colisiones por prioridad, velocidad no uso sistemas de retención pasajeros en los vehículos.

- Dispone de 430.000 alumnos/año para sacarse el permiso de conducir
- Dispone de 23.200 examinadores
- 5.300 autoescuelas
- Porcentaje apto teórico es del 66% i del práctico un 34%

Su asociación participa activamente en charlas a favor de la seguridad vial, participa en jornadas en las escuelas, charlas psicológicas y pedagógicas a los examinadores y profesores de autoescuela.



PEARSON VUE

El Sr. Ben Ruscoe de UK habló de su empresa que realiza unos 15 millones de exámenes al año, en mas de 20.000 test centres en el mundo en 180 países, es decir un test cada 2'2 segundos.

EDUCATION AND TECNOLOGY , A `PERFECT MATCH FOR BETTER CAR DRIVERS IN FLANDERS

El Sr. Eddy Klynen VSV de Bélgica nos habló del sistema de obtención del permiso en Bélgica vigente desde junio de 2017.

“no podemos tener un policía en cada cruce por ello debemos educar a cada conductor”

Parte de la idea de **LEARNING LIFE**.

En **1970 había 3000 muertes/año** , en **2010 eran 700 muertes** y en 2018 237 muertes en las carreteras.

Existen 50 preguntas han de sacar una puntuación de 41 sobre 50. Hay preguntas que falladas son 1 punto y otras que fallarlas son 5 puntos.

Hay 5 preguntas mayores que fallarlas supone 5 puntos.

En 2018 hay un cambio en la tendencia en la formación ya que sistema app tuvo 29.682 usuarios contra las 1567 unidades de libros vendidas. En este 2019 la app 7496 usuarios frente los 806 libros vendidos.

Hay un nuevos sistema de examen práctico. Antes del test en la carretera hay un examen en un ordenador. Es un test de percepción del riesgo donde han de sacar 6 de 10 puntos.

Más información en www.goca.be

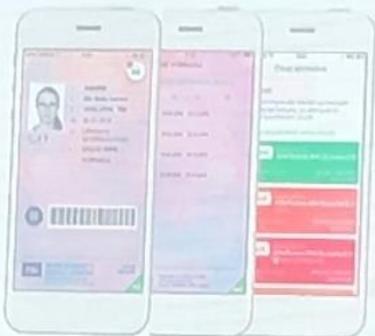
Los que obtengan el permiso después de octubre de 2017 han de realizar una frenada de emergencia a los 30km/h i a los 50 km/h, test de alcohol y distracciones. Después de ello hablarlo en un grupo de debate para ponerlo en común con resto alumnos.

GOING DIGITAL-MOBILE DRIVING LICENCE IN FINLAND TRAFIKOM

El Sr. Kimmo Pylvas de Finlandia hizo su exposición muy interesante, donde se centró en diferentes e innovadores sistemas de digitalización del permiso de conducir en el móvil y donde también los datos como ITV de los vehículos a su nombre etc....

**mDL in Finland:
Autoilija "Drivers" application**

- Mobile Driving Licence
- Vehicle services
- Notification services
- e-Services



TRAFIKOM



3. CONGRESS PROGRAMME 7 JUNIO 2019 “MODERN TECHNOLOGY FOR SAFE DRIVING”



CONGRESS PROGRAMME – 7 June 2019

“Modern Technology for safe driving”



Chairman: George Sharashidze,
Publisher & Editor-in-Chief of Entrepreneur Magazine

FRIDAY 7 JUNE 2019		
Time	Title	Speaker
09:00 – 09:45	Registration, distribution of documents	
Opening Session		
09:45 – 10:00	Opening words	René CLAESEN, CIECA President
10:00 – 10:10	Welcome address	Nino JAVAKHADZE, Deputy Minister, Ministry of Internal Affairs of Georgia
10:10 – 10:30	Georgia's approach to ensuring roads safety by implementing modern technologies	Giorgi ARSOSHVILI, Director of Joint Operations Center, Georgia
10:30 – 11:00	Coffee break	
Morning session		
11:00 – 11:20	Safe implementation of modern technologies into the road traffic: KFV's Code of Conduct	Dr. Armin KALTENEGER, KFV - AUSTRIA
11:20 – 11:40	Differing visions for the future of driving instruction and testing	Dr. Charles JOHNSON, CAS - UK
11:40 – 12:00	The Swedish approach to modern technology in driver's education and testing	Olof STENLUND, Transportstyrelsen - SWEDEN
12:00 – 12:15	Plenary Discussion	George SHARASHIDZE, Moderator
12:15 – 13:15	Lunch	
1st Session afternoon		
13:15 – 13:35	Meaningful human control over Automated Driving Systems: Consequences for driver training and driver testing	Anastasia Tsapi & Jan Vissers, Royal HaskoningDHV – THE NETHERLANDS
13:35 – 13:55	Safe driving for longer for seniors: Can emerging Technologies play a role? /	Anuraj VARSHNEY, Driving Mobility - UK
13:55 – 14:15	Plenary Discussion	George SHARASHIDZE, Moderator
14:15 – 14:45	Coffee Break	
2nd session afternoon		
14:45 – 15:05	The role of Intelligent Speed Assistance Technologies in improving road safety: A review of the literature	Margaret RYAN, National Office for Traffic Medicine - IRELAND
15:05 – 15:25	Modern Technology in driving - bane or boon? Are we able to use it in a safe way?	Kay SCHULTE, DVR – GERMANY
15:25 – 15:45	Benefits of using driving simulators when training for automation	Dr. Gunhild Birgitte SAETREN, Nord University- NORWAY
15:45 – 16:00	Plenary Discussion	George SHARASHIDZE, Moderator
16:00 – 16:15	Conclusions and closing words	René CLAESEN, CIECA President

OPENING WORDS

El Sr. René Claesen presidente de CIECA , la Sra. Nino Javakhadze Del Ministerio de Interior de Gerogia y el Sr. Giorgi Arsoshvili también del Ministerio de Interior de Georgia dieron las palabras de bienvenida al congreso.

Georgia en 2014 tenían 511 víctimas mortales en sus carreteras y en 2018 han sido 459 víctimas.

Actualmente existen 122 radares que cubren 432 km de las carreteras Georgianas, pero este 2019 serán ya 700 kms de carreteras controladas.

Existen cámaras para detectar las ITV de los vehículos estén en vigor.

Plantean una campaña de seguridad vial **#ForMoreLive**

SAFE IMPLEMENTATION OF MODERN TECHNOLOGIES INTO THE ROAD TRAFIC : KFS CODE CONDUCT

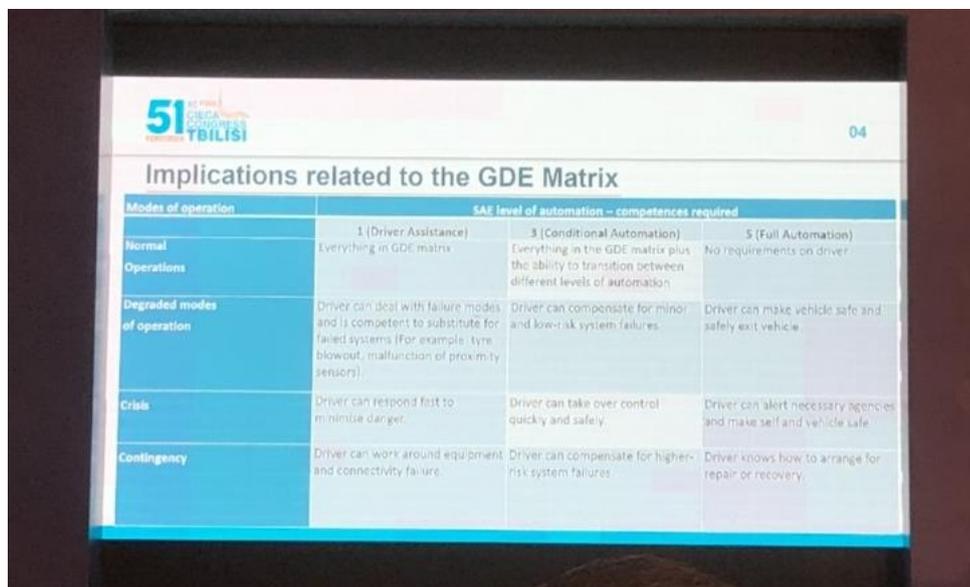
El Sr. Armn Kaltenegger de Austria responsable de KfV comentó que el vehículo autónomo es una realidad que llegará mas pronto de lo esperado y con ello hay profesiones que tendrán que cambiar por ejemplo la formación vial.

Se expusieron los 5 niveles de autonomía de los vehículos del nivel 0 al nivel 5. Estamos en un nivel 3 donde la maquina trabaja pero el hombre está aun en el vehículo.

Se plantean dudas de sobre quien será la responsabilidad en caso de accidente. Quien es el mejor en tomar decisiones, la máquina o el hombre?

Atención tendremos un cambio de paradigma con señales para los coches y no para los humanos ya que serán ellos los que tendrán que interpretarlas.

Se planteó que la educación vial será muy necesaria.



51 Tbilisi 04

Implications related to the GDE Matrix

Modes of operation	SAE level of automation – competences required		
	1 (Driver Assistance)	3 (Conditional Automation)	5 (Full Automation)
Normal Operations	Everything in GDE matrix	Everything in the GDE matrix plus the ability to transition between different levels of automation	No requirements on driver
Degraded modes of operation	Driver can deal with failure modes and is competent to substitute for failed systems (for example: tyre blowout, malfunction of proximity sensors).	Driver can compensate for minor and low-risk system failures.	Driver can make vehicle safe and safely exit vehicle.
Crisis	Driver can respond fast to minimise danger.	Driver can take over control quickly and safely.	Driver can alert necessary agencies and make self and vehicle safe.
Contingency	Driver can work around equipment and connectivity failure.	Driver can compensate for higher-risk system failures.	Driver knows how to arrange for repair or recovery.

DIFFERING VISIONS FOR THE FUTURE OF DRIVING INSTRUCTION AND TESTING

El Sr. Charles Jonhson de Uk nos planteó 3 posibles escenarios:

- Escenario 1: no será necesario un conductor , el vehiculo autónomo lo hará todo.
- Escenario 2: Los humanos podrán coger los mandos del vehiculo cuando sea necesario. Los accidentes TESLA de EEUU que han sucedido es porque estamos en este escenario tardan una media de 50" en coger los manos y esto ya es demasiado tarde .
- Escenario 3: Las ayudas ayudaran al conductor a ser mas seguro, es decir complementan al conductor pero no lo sustituyen.

Hacia unas reflexiones

- Los vehículos eléctricos serán todos automáticos?
- Habrá un mixto humano conductor en trafico autónomo?
- Los humanos podrán escoger la automatización deseada?
- Reducción coste vehículos?
- Aumentará la aceptación de estos?
- Deberemos construir infraestructuras?



Nueva Formación requiere:

- Saber controlar el vehiculo cuando vaya sin sistemas conectados.
- Hacer una conducción defensiva del vehiculo
- Responsabilidad el conductor en mantener el vehiculo en perfecto estado de mantenimiento para que todos los sistemas estén en funcionamiento y para ello deben de conocerse.
- Entender el vehiculo y compromiso del conductor en formarse.

Las autoridades han de plantearse:

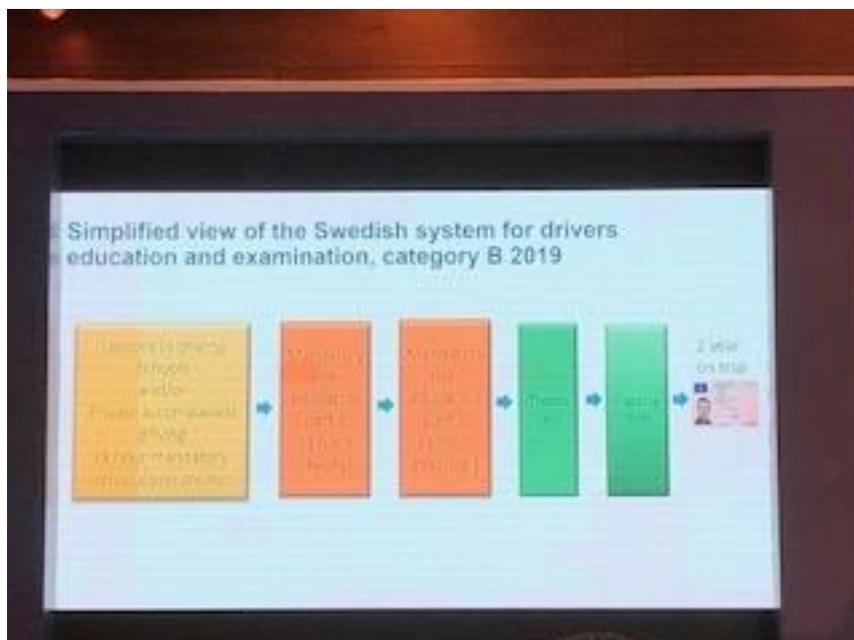
- El compromiso de los conductores nos permitirá la seguridad que necesitamos?
- Los permisos de conducir tendrán grados depende de automatización de vehículos?
- Los exámenes se deben de tener todos los sistemas de automatización?
- Deben de demostrar que saben conducir un vehiculo con nivel 0?
- Quien será responsable del vehiculo, de la formación especifica de los vehículos autónomos y como se asegurará la calidad en la formación?

Reflexiones

- Se habla mucho del futuro , pero que estamos haciendo AHORA?
- Hablamos de vehículos autónomos pero estamos descuidando las ayudas a los conductores que hay hoy en día
- Debemos conocer los ADAS

THE SWEDISH APPROACH TO MODERN TECHNOLOGY IN DRIVER'S EDUCATION AND TESTING

El Sr. Olof Stenlund de Suecia nos planteó de forma visual cual era el procedimiento para obtener el permiso en Suecia.



El futuro del examen práctico no puede ser de espaldas a los ADAS por lo que debn aprender con ellos y saber desconectarlos y conducir sin ellos , por si a caso desaparecen las líneas de repente del pavimento.

Debería el examinador durante la prueba decidir el grado de automatización deseado.

Obviamente si los ADAS se conectan como frenada automática el alumno no aprobaría examen.

Los nuevos vehículos incorporan ADAS y deberían durante las pruebas hacerles utilizar , por ejemplo el Cruise Control. El uso de estas ADAS hace que el alumno haya tenido que entrenar para evitar distracciones y mantener el control del vehículo.

MEANINGFUL HUMAN CONTROL OVER AUTOMATED DRIVING SYSTEMS : CONSEQUENCES FOR DRIVER TRAINING AND DRIVER TESTING

El Sr. Jan Vissers de Holanda centró su presentación en relación a la automatización de la conducción versus la enseñanza.

En 2019 comenta que estamos en un nivel 2 , en 20130 estaremos a un nivel 3 i en 20140 nivel 4-5 de automatización.

En Holanda y Suecia ya se examinan y hacen practicas con sistemas ADAS en los vehículos.

Se plantea la duda sobre los conductores ya formados , si estos estarán preparados para conducir los vehículos con los nuevos sistemas ADAS y automatizados.

En la siguiente tabla se intenta mostrar que en la conducción , tarea de toma de decisiones, como estas se ven afectadas en vehiculos automatizados , se muestra en los diferentes 5 niveles :

51st IECA CONGRESS TBILISI

06

Vehicle automation VS driver's workload

Automation	SAE 0	SAE 1	SAE 2	SAE 3	SAE 4	SAE 5
Human	No automation	Driver assistance	Partial automation	Conditional automation	High automation	Full automation
Skill	128	127-114	114	43	40-07	39-07
Rule	254	255-250	250	69*+66	51-297	29-07
Knowledge	64	64-80	80	3371	0-71	07

cieca

Hallock et al. 2019

Conclusiones:

- La innovación trae cambios.
- La innovación resuelve problemas
- Formación y Examen , **mayor responsabilidad** que NUNCA

SAFE DRIVING FOR LONGER FOR SENIORS; CAN EMERGING TECHNOLOGIES PLAY A ROLE?

El Sr. Anuraj Varshney de UK hizo una interesante exposición sobre los senior, los conductores mayores.

A más edad más experiencia pero más peligro accidente por pérdida capacidades de la persona.

Para conducir se precisan capacidades en 4 ámbitos:

1. Sensorial , vista oído
2. Cognitivo , habilidades
3. Control físico del vehículos
4. Autocontrol

Al diseñar los vehículos se deberían de hacer en base a las limitaciones de las capacidades de los conductores mayores según manda convenio de Viena de 1968 art. 8 .

BENEFITS OF USING DRIVING SIMULATORS WHEN TRAINING FOR AUTOMATION

Las últimas ponencias versaron sobre el beneficios del uso de simuladores para mejorar la formación del preconductor.

RESUMEN-CONCLUSIONES IMPORTANTES

- **Los sistemas ADAS han llegado y están YA presentes en nuestros vehículos.**
- **El reto del examen y la formación pasa por incorporarlas como se hace ya en Suecia y Holanda**
- **Que pasará con el conductor ya experimentado que aprendió sin?**
- **El formato libro desaparece a favor de las app en la formación teórica, sería bueno tener preparada en editorial CNAE una plan B de suprimir Libros por formatos en medios de app (virtuales) para alumnos.**
- **Se ha creado un nuevo grupo de trabajo dedicado a formación donde CNAE debe estar y para ello se precisa hacer inscripción antes 15 agosto tal y como se comentó en informe.**
- **CNAE fue mencionada con el proyecto de jornadas de discapacitados que tendrían cabida en este nuevo grupo de Formación. A concretar fechas pero proyecto interesante.**
- **DGT felicitó esta iniciativa de jornada discapacitados y en “petit comité” mencionó que ellos también colaboran y deberían haber sido mencionados y felicitó también a CNAE por estar en EFA.**



ANEJO I

CIECA aisbl
Avenue de Tervueren, 36-38 | B-1040 Brussels | Belgium
T +32 2 732 7230
info@cieca.eu | www.cieca.eu

Re: A proposal for new membership fees

Brussels, 06 May 2019

Dear CIECA Member,

We are proud to assert that the last decade has seen a remarkable expansion of CIECA as an international /a global organization, and the expectations are that CIECA will grow even more in the future. If CIECA's ambitions for the future are to be realised, and our activities (workshops, seminars, experts' groups, etc.) to be maintained, we need a strong and sustainable organization based on a stable financial structure for the years to come.

A proposal for new membership fees

In order to guarantee the continuity of the work provided by CIECA for all its members, and to fulfil our strategy, we should maintain the support to the CIECA Secretariat and, to do so, a new membership fee is needed.

The current membership fee has been in place since 2006, only subjected to an annual revalorisation based on the rate of general inflation in Belgium. For the last thirteen years, CIECA has tightened its budget in order to maintain the membership fee rate stable. However, at this time, it is necessary to review the membership fees so that the work of the Secretariat, and therefore, all the activities programmed and developed for members can continue.

After careful consideration of possible ways to calculate the new membership fees, the suggestion of the Permanent Bureau is to increase the membership fee by 10 % for all members.

At the annual CIECA conference on 6th June 2019 in Tbilisi, Georgia, the members will be asked to discuss and to vote on this new membership fees proposal. Therefore, we would be very grateful if you could attend this General Assembly as it is very important that you are present.

The Permanent Bureau hopes to receive your support in Tbilisi, in order to ensure a sustainable future for our organization.

If you have any questions concerning this issue, please feel free to contact me at the following e-mail address rene.claesen@cbr.nl or our acting Secretary General - Treasurer Dr. Roland Krause at roland.krause@dekra.com

Yours sincerely,



René Claesen
CIECA President

Preliminary Budget 2020

Operating income		
Membership fees 2020		474,000.00
Interest Income		500.00
Total operating income		474,500.00
Operating expenses		
Personnel		327,000.00
Services		22000
	Accountancy & audit	14,000.00
	Professional services (HR, IT,...)	7,000.00
	External project consultancy	1,000.00
Accomodation Brussels Office		37,000.00
Office Service costs		8,000.00
Travel and accomodation secretariat		16,000.00
BP representation Travels		1,000.00
Activities congress/workshop		16,000.00
Permanent Advisory Groups		25,000.00
	EAG	10,000.00
	TAG	10,000.00
	Fit to Drive	5,000.00
Representation and Marketing		4,000.00
Contingency		1000
VAT		12,000.00
Communal taxes		3,000.00
Total operating expenses		472,000.00
Economic result		2,500.00
DEPRECIATION		1400
Financial charges		300
Provision vacation pay 2019 paid in 2020		-35303
Provision vacation pay 2020 paid in 2021		36000
Financial result		1,100.00

CIECA Preliminary Budget 2020 (if approved new fee system)

Operating income		
Membership fees 2020		500,000.00
Interest Income		500.00
Total operating income		500,500.00
Operating expenses		
Personnel		340,000.00
Services		22,000.00
	Accountancy & audit	14,000.00
	Professional services (HR, IT,...)	7,000.00
	External project consultancy	1,000.00
Accommodation Brussels Office		38,500.00
Office Service costs		7,500.00
Travel and accommodation secretariat		17,000.00
BP representation Travels		1,000.00
Activities congress/workshop		16,000.00
Permanent Advisory Groups		25,000.00
	EAG	10,000.00
	TAG	10,000.00
	Fit to Drive	5,000.00
Representation and Marketing		7,000.00
Contingency		1,000.00
VAT		12,000.00
Communal taxes		3,000.00
Total operating expenses		490,000.00
Economic result		10,500.00
DEPRECIATION		1,400.00
Financial charges		300.00
Extraordinary charges		0.00
Provision vacation pay 2019 paid in 2020		-35,303.00
Provision vacation pay 2020 paid in 2021		36,000.00
Financial result		8,103.00