

5. The government-designed taxi voucher (GC 89, a three-part voucher printed in books of 25) will replace the existing stock of taxi vouchers. With these vouchers, directors will know who is travelling, the purpose of the trip and the amount the taxi companies are charging. Directors should oversee the proper use of vouchers and manage their inventory in a manner they deem most prudent and efficient.

6. SBF will distribute and maintain proper control of the taxi vouchers at the Department level. Directors will be responsible and accountable for their inventory and storage under lock and key. Taxi vouchers are considered a negotiable item and any loss (or misuse) must be reported to SBFH immediately. Otherwise, the custodian may be liable for misuse that occurs prior to the report.

7. A new, standard costing system will be implemented April 1, 1995. When Directors are issued taxi vouchers, a standard cost will be recovered immediately from the applicable responsibility centre (RC) budget. The standard unit cost has been set at \$12 based on a study of taxi use in October 1994. This standard cost is applicable until the next standard cost review in September 1995. The booklets have been printed in quantities of 25 and, therefore, cost \$300 each. SBF will review and adjust the unit standard cost on a minimum of a six-month basis after September 1995.

8. Directors will be able to base local travel budgets on the number of planned trips times the standard cost. Divisions should order only enough vouchers to cover forecast usage for the initial six-month period. Stockpiling booklets at the end of fiscal year to use unspent funds will not be permitted. It is expected that the new system will be an incentive for Directors to measure their section's performance and to manage taxi use by their staff. The standard unit cost - initially set at \$12 - gives Directors a benchmark against which to measure their staff's taxi use and costs. The new multiple copy voucher provides detailed information on the purpose of taxi trips.

5. Le bon de taxi normalisé (GC 89, livré en carnets de 25 bons à trois copies) remplacera les billets de taxi actuels. Grâce aux nouveaux bons, les directeurs sauront qui prend des taxis, à quelle fin et à quel coût. Ils seront ainsi en mesure de veiller à une utilisation appropriée des bons et de gérer leurs stocks de la façon qu'ils jugeront la plus prudente et la plus efficace.

6. SBF délivrera les nouveaux bons et mettra en oeuvre des moyens appropriés de contrôle et de distribution, à l'échelle du Ministère. Le directeur sera responsable de son stock de bons, qui devra être gardé sous clé. Les bons de taxi étant considérés comme des articles négociables, toute perte (ou utilisation abusive) doit être déclarée immédiatement à SBFH. Autrement, le détenteur pourrait être tenu responsable pour la mauvaise utilisation du coupon, s'il y a lieu.

7. Dès le 1^{er} avril 1995, un système de coût standard sera mis en oeuvre. Lorsqu'un directeur recevra des carnets de bons de taxi, un coût standard sera immédiatement imputé à son budget s'il est responsable d'un centre de responsabilité. Sur la base d'une étude des frais de taxi dépensés en octobre dernier, le coût unitaire standard a été fixé à 12 \$ jusqu'à la prochaine révision, qui aura lieu en septembre 1995. Les carnets contiennent 25 billets, il en coûtera donc 300 \$ par livret. Après septembre, SBF examinera et rajustera le coût unitaire standard à intervalles de six mois au moins.

8. Les directeurs pourront calculer leur budget de déplacements locaux en multipliant simplement le nombre prévu de courses par le coût unitaire standard. Les directions ne devraient pas commander un stock de coupons qui excéderait les besoins de la première période de six mois. On ne permettra pas d'accumuler un inventaire de bons dans le but d'utiliser les fonds disponibles à la fin d'un exercice financier. Le nouveau système devrait inciter les directeurs à mesurer leur propre rendement et à veiller à l'utilisation rationnelle des taxis par leur personnel. Le coût unitaire standard, fixé initialement à 12 \$, donnera aux directeurs un point de repère par rapport auquel ils pourront mesurer les frais réels de taxi engagés par leur personnel. L'utilisation de coupons en multiples copies donnera les détails sur le but de la course en taxi.