



**SKATTEMINISTERIET**

Dato : 15.april 2008

J.nr. 08-002899

Til

Folketingets Skatteudvalg

Hermed fremsendes statusrapport for 4. kvartal 2007 vedrørende fase 2 af  
SKATs systemmodernisering.

Kristian Jensen

/Preben Kristiansen

**Notat**

Hovedcentret  
Strategi og udvikling  
Projektkontoret

7. april 2008  
J. nr. 08-002899

## **Kvartalsrapport vedr. fase 2 af SKATs systemmodernisering for 4. kvartal 2007**

### **1. Indledning**

Finansudvalget besluttede i forbindelse med tiltrædelsen af Akt 151 af 1. juni 2006, at skatteministeren kvartalsvis skal fremsende en statusrapport, hvor der redegøres for udviklingen og implementeringen af systemmoderniseringens Fase 2.

SKAT afgiver hermed kvartalsrapport vedrørende systemmoderniseringens Fase 2 dækkende 4. kvartal af 2007. Anden fase af systemmoderniseringen omfatter følgende projekter:

- *Digitalt Motor Register*, (DMR) som har til formål, gennem en effektivisering og digitalisering af eksisterende arbejdsprocesser, at sikre, at borgere og virksomheder oplever, at registreringen af biler foregår hurtigere og enklere end i dag.
- *Én Skattekonto*, (EKKO) som vil lette virksomhedernes administrative byrder samt effektivisere skatteadministrationen ved at opkræve alle skattekrav via et saldoprincip, således at alle krav behandles efter ensartede regler.
- *Ét Fælles Inddrivelsessystem*, (EFI) som vil sikre, at alle fordringer, der overdrages til inddrivelse hos SKAT, samles på en konto for den enkelte skyldner, samt at de inddrivelseskridt, der iværksættes, foretages med udgangspunkt i den samlede saldo på kontoen.

I kvartalsrapporten gives en status på projekternes forløb i det forgangne kvartal i forhold til tidsplan og leverancer samt en redegørelse for udviklingen i projekternes økonomi og risici. Hertil kommer en udtalelse fra den eksterne følgegruppe, der består af to eksterne medlemmer og et medlem fra Skatteministeriet.

## 2. Status

### 2.1 EKKO og DMR (Fase 2.1)

SKAT og IBM har indgået en aftale om ny hovedtidsplan for leverance af EKKO og DMR, som baserer sig på SKATs muligheder for at levere udviklingsmiljøer til IBM, jf. fase 1s tidsplan.

Aftalen medfører, at IBM fortsætter arbejdet med designet af EKKO og DMR indtil udgangen af 1. kvartal 2008 og at idriftsættelsesdatoerne for DMR og EKKO bliver december 2009, som oplyst i kvartalsrapporten for 3. kvartal 2007, FIU, Alm. del - § 9 Bilag 2.

### 2.2 EFI (Fase 2.2)

Udbudet af EFI har været stillet i bero indtil der forelå en ny hovedtidsplan fra IBM for Fase 2.1. I forlængelse af indgåelsen af aftalen med IBM, er det derfor besluttet at genåbne udbudet af EFI i januar 2008, så det er muligt at indgå en kontrakt med en af leverandørerne, inden vedståelsesfristen for rammeleverandørernes tilbud udløber d. 30. april 2008. Der vil blive nærmere redegjort for forløbet af genåbningen i den næste kvartalsrapport.

I forbindelse med vurdering af tilbuddene vil SKAT have særligt fokus på tidsplan og afhængigheder til Fase 1 og Fase 2.1.

## 3. Idriftsættelsestidspunkter

I tabellen nedenfor ses de aktuelle datoer for idriftsættelses-milepælene i Fase 2:

Milepæle	Tidsplan jf. akt 41 af 21/11-06	Tidsplan jf. seneste kvartalsrapport	Forsinkelser i forgangne kvartal	Nuværende tidsplan
DMR	3. kvartal 08	4. kvartal 2009		4. kvartal 2009
EKKO	4. kvartal 08	4. kvartal 2009		4. kvartal 2009
EFI	2. kvartal 09	(3. kvartal 2009)	(2 kvartaler)	(1. kvartal 2010)

For EFI gælder, at SKAT først i forbindelse med genåbningen forventer at modtage rammeleverandørernes bud på idriftsættelsesdatoen. Den forventede idriftsættelsesdato er foreløbig rykket to kvartaler siden sidste kvartalsrapport, som konsekvens af ny idriftsættelsesdato på EKKO, jf. aftalen med IBM. Der vil blive nærmere redegjort for tidsplanen for EFI i den næste kvartalsrapport.



#### 4. Økonomi og business case

I de efterfølgende afsnit præsenteres den samlede økonomi i Fase 2 på følgende måde:

- 4.1 Det forventede investeringsbudget
- 4.2 De forventede driftsudgifter
- 4.3 Det faktiske forbrug
- 4.4 Den samlede businesscase

Sammenhængen i afsnittene er, at summen af ”det forventede investeringsbudget” (409 mio. kr. i afsnit 4.1) og ”de forventede driftsudgifter” (150 mio. kr. i afsnit 4.2) svarer overens med udgifterne i projektperioden angivet i ”den samlede business case” (559 mio. kr. i afsnit 4.4).

##### 4.1 Det forventede investeringsbudget

Mio. kr.	Akt 41 af 21/11-06	Budget, jf. sidste kvartals-rapport	Aktuelt budget	Afvigelse til seneste kvartals-rapport	Afvigelse til aktstykket
It-udviklingsudgifter	275	288	288	0	13
Konsulenter	40	41	41	0	1
Uddannelse, info. mv.	23	23	23	0	0
Løn	57	57	57	0	0
<b>I alt</b>	<b>395</b>	<b>409</b>	<b>409</b>	<b>0</b>	<b>14</b>

Aftalen med IBM vil medføre en ændring af budgettet. Denne ændring forventes forelagt Finansudvalget i et aktstykke i andet kvartal 2008 og er derfor ikke medtaget i ovenstående tabel.

##### 4.2 De forventede driftsudgifter

Driften i projektperioden udgør 150 mio. kr. For alle tre projekter dækker driftsbudgettet til og med 30. november 2009.

##### 4.3 Det faktiske forbrug

Mio. kr.	Forbrug 2004-2006	Forbrug 2007	Budget 2007	Restbudget 2007
It-udviklingsudgifter	0	41	99	58
Konsulenter	19	15	14	-1
Uddannelse, info. mv.	1	1	7	6
Løn	25	14	18	4
<b>I alt</b>	<b>45</b>	<b>71</b>	<b>138</b>	<b>67</b>
Drift i projektperioden	0	18	36	18
<b>Samlet budget</b>	<b>45</b>	<b>89</b>	<b>174</b>	<b>85</b>

Mindreforbruget hænger sammen med udskydelserne af leverancerne jf. indgåelse af aftale om nye hovedtidsplaner i afsnit 2.1 på EKKO & DMR - projekterne. Mindreforbruget i 2007 er alene udtryk for en forskydning af udgifterne og vil derfor ikke medføre en nedsættelse af det samlede budget.

#### 4.4 Den samlede businesscase

Mio. kr.	04-06	2007	2008	2009	2010	2011	2012	I alt
Udgifter i projektperioden	45	174	238	99	3	0	0	559
Udgifter efter projektperioden	0	0	0	0	76	76	76	228
Besparelser	0	0	0	-244	-269	-289	-289	-1091
Samlet effekt	45	174	238	-145	-190	-213	-213	-304
<b>Akkumuleret cash flow</b>	45	219	457	312	122	-91	-304	

I businesscasen indgår tallene vedr. EFI fra Aktstykke 151 af 1. juni 2006.

Businesscasen indgår uændret i forhold til 3. kvartal 2007. Aftalen med IBM vil medføre en ændring af businesscasen. Denne ændring forventes forelagt finansudvalget i et aktstykke i andet kvartal 2008.

#### 5. Risici

I det følgende gennemgås de væsentligste risici ved gennemførelsen af systemmoderniseringens Fase 2, som knytter sig til følgende faktorer:

- Økonomi
- Organisation
- Teknisk løsning
- Leverandør
- Interessenter.

##### 5.1 Økonomi

I Fase 2.1 (EKKO og DMR) må imødeses øgede udgifter såvel internt (løn og konsulenter) som eksternt (IT-udviklingsomkostninger), idet forsinkelserne i Fase 1 har medført væsentlige ændringer i Fase 2.1s tidsplan. Budgettet for EFI er endvidere fortsat et justeret grovestimat, idet endelig aftale endnu ikke er indgået med en leverandør. Finansudvalget vil blive orienteret om budgettet, når dette foreligger.

##### 5.2 Organisation

Alle projekterne i systemmoderniseringens Fase 2 indebærer store organisatoriske forandringer i SKAT. Digitalt Motor Register skal implementere

en relativt ny opgave i SKAT, og både EKKO og EFI indebærer, at alle opkrævnings- og inddrivelsesmedarbejdere skal løse deres opgaver på en markant anderledes måde.

De organisatoriske risici søges nedbragt ved, at projekterne planlægger en omfattende brugeruddannelse, ligesom projekterne, i samarbejde med SKATs driftsorganisation, arbejder på at forberede og orientere medarbejderne i Skattecentre på de store forandringer.

SKAT overtog pr. 1. januar 2008 motorregistreringsopgaven fra Politiet. Motorregistreringen er forankret i de 30 skattecentre. Der er udpeget en afdelingsleder pr. skattecenter og en fagchef pr. samarbejde som ansvarlig for opgaveløsningen. Skattecentre har således ansvaret for at modtage de medarbejdere, der flytter til SKAT fra politiet, og for at implementere den midlertidige løsning af motorregistreringsopgaven, baseret på politiets eksisterende CRM 3-system, der skal være i brug indtil DMR idriftsættes. Planlægningen af opgaveovertagelsen har været varetaget af en styregruppe og nogle arbejdsgrupper, forankret i SKATs Motorenhed i Hovedcentret, som også skal modtage det endelige DMR-system.

### **5.3 Teknisk løsning**

Selvom der er blevet givet bedre tid til leverancerne af udviklingsmiljøer til IBM, så er netop kompleksiteten af de tekniske løsninger, som udvikles i hhv. Fase 1 og Fase 2, en stadig risiko. Derfor er det nødvendigt, at sikre, at der til en hver tid er ressourcer til rådighed for hver fase, som har den nødvendige tekniske viden, til at overskue sammenhænge og afhængigheder mellem de enkelte systemer i systemmoderniseringen.

### **5.4 Leverandør**

I takt med at EKKO og DMR har arbejdet sig ind i designfasen, bliver kompleksiteten af løsningerne mere åbenlyse. Samtidig er samarbejdet med Fase 1 projektet og dets leverandør blevet intensiveret på grund af leverancerne af det tekniske udviklingsmiljø. Samarbejde og kommunikation - både internt i SKAT og mellem SKAT og hhv. Fase 1 og Fase 2 leverandørerne - er derfor højt prioriteret. Det foregår ved løbende status- og orienteringsmøder på alle relevante niveauer – mellem alle involverede parter.

### **5.5 Interessenter**

Der er mange interessenter til projekterne i systemmoderniseringens Fase 2. Alle virksomheder, alle ejere af motorkøretøjer, alle restanter (borgere og virksomheder) og deres juridiske og økonomiske rådgivere samt mange offentlige myndigheder (bl.a. Færdselsstyrelsen og institutioner med restancer)

bliver berørt af projekterne – for langt de fleste af interessenterne vil det dog opleves som serviceforbedringer.

Hvert projekt har følgegrupper, hvor de væsentligste interessenter inddrages, ligesom der er afsat midler til at informere virksomheder, borgerne og medarbejdere om de nye løsninger. Projekterne holder desuden løbende fokus på behovet for at informere de enkelte grupper af interessenter.

## **6. Udtalelse fra ekstern følgegruppe**

Følgegruppen finder det positivt, at der nu er indgået aftale med IBM om en ny hovedtidsplan for fase 2.1. Den nye hovedtidsplan og den stedfundne leverance fra fase 1 medfører, at det nu vurderes forsvarligt, at genoptage forhandlingerne om en kontrakt vedr. fase 2.2 leverancen. De største udfordringer vurderes fortsat at være afhængigheden mellem fase 1 og fase 2 og den kompleksitet, der følger af at have to forskellige leverandører på faserne.