



Notat

Koncerncentret
Borger og Virksomhed
It-projektstyring

16. september 2010
J. nr. 10-069059

Kvartalsrapport vedr. Fase 2 af Skatteministeriets systemmodernisering for 1. kvartal 2010

1. Indledning

I forbindelse med Finansudvalgets tiltrædelse af Akt 151 af 1. juni 2006 gav de følgende påtegning: Finansudvalget understreger i forlængelse af udvalgets påtegning til Akt 118 af 14. marts 2006, at udvalget fortsat finder, at det med henblik på fremover at sikre en hensigtsmæssig økonomisk styring af projektet vurderes nødvendigt, at ministeren kvartalsvis frem til projektets afslutning fremsender statusrapporter, hvori der redegøres for udviklingen og implementeringen af projektet.

Skatteministeriet (SKM) afgiver hermed kvartalsrapport vedrørende systemmoderniseringens Fase 2 dækkende 1. kvartal af 2010. 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) skal samle hele den offentlige inddrivelse og sikre at de inddrivelseskridt, der iværksættes, foretages med udgangspunkt i helhedsorienteret sagsbehandling og maksimal automatisering.

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.

2. Status

2.1 EFI (Fase 2.2)

Den endelige idriftsættelse er estimeret til 4. kvartal 2011.

I 1. kv. 2010 har projektet arbejdet med det såkaldte udviklingsforløb 1, hvor første del af udviklingen bliver designet og udviklingen påbegyndes. SKM har i perioden ansat en ny projektchef, som er startet d. 1. februar.

2.2 DMR (Fase 2.1)

På DMR blev udbudsmaterialet udsendt den 5. oktober 2009, og tilbuddene blev modtaget den 23. november 2009.

Tilbuddene er blevet vurderet, og Netcompany er valgt som leverandør. Kontrakten blev underskrevet den 10. februar 2010.

2.3 EKKO (Fase 2.1)

EKKO er opdelt i:

- en Debitormotor-del, og
- en Aftale- og Distributions-del (A&D)

På Debitormotor blev udbudsmaterialet udsendt den 19. november 2009, og tilbuddene blev modtaget den 4. januar 2010. Tilbuddene er blevet vurderet, og CSC er valgt som leverandør. Kontrakten blev underskrevet den 18. marts 2010.

På A&D blev udbudsmaterialet udsendt den 12. oktober 2009, og tilbuddene blev modtaget den 8. december 2009. Tilbuddene er blevet vurderet, og Logica er valgt som leverandør. Kontrakten blev underskrevet den 5. marts 2010.

Tidsplanerne i de to kontrakter imødekommer kravet om delleverancer til EFI og DMR.

Både Debitormotor og A&D er ved afgivelsen af denne kvartalsrapport i gang med afklaringsfasen, hvilket kan medføre ændringer i forhold til de underskrevne kontrakter, herunder også tidsplanen for og priserne på de tilbudte leverancer.

SKM har, som oplyst i kvartalsrapporten for 1. kvartal 2009, efter ophævelsen af kontrakten med IBM anmodet Kammeradvokaten om bistand i forbindelse med drøftelsen med IBM om det økonomiske mellemværende i anledning af den ophævede kontrakt. Dette arbejde fortsætter stadig.

3. Idriftsættelsestidspunkter

Efter underskrift af kontrakterne på Debitormotor og A&D kan der nu gives et opdateret bud på tidsplanen for Fase 2.

I tabellen nedenfor ses de aktuelle datoer for idriftsættelsesmilepælene i Fase 2:

Milepæle	Tidsplan jf. Akt P af 25/6 2009	Tidsplan jf. seneste kvartalsrapport	Forsinkelser i forgangne kvartal	Nuværende tidsplan
DMR				
DMR, ver. 1	3. kvartal 2011	3. kvartal 2011	-	3. kvartal 2011
DMR, ver. 2	2. kvartal 2012	2. kvartal 2012	-	2. kvartal 2012
EKKO				
A&D	3. kvartal 2010	3. kvartal 2010	-	3. kvartal 2010
Debitormotor, v. EFI	4. kvartal 2010	-	1 år	4. Kvartal 2011
Debitormotor, v. DMR	1. kvartal 2011	-	1 måned	2. Kvartal 2011
Debitormotor, v. EKKO	3. kvartal 2011	-	1 måned	4. Kvartal 2011
EKKO udstilling	1. kvartal 2012	-	- 1 måned	4. Kvartal 2011
EFI				
EFI, ver. 1	4. kvartal 2010	-	-	-
EFI, ver. 2	4. kvartal 2011	-	-	-
EFI (samlet)		-	-	4. Kvartal 2011

4. Økonomi og businesscase

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 business case

Sammenhængen i afsnittene er, at summen af ”det forventede investeringsbudget” (684,2 mio. kr. i afsnit 4.1) og ”de forventede driftsudgifter” (226,6 mio. kr. i afsnit 4.2) svarer overens med udgifterne i projektperioden angivet i ”den samlede business case” (910,8 mio. kr. i afsnit 4.4). Beløbene er angivet i 2010 priser.

Eventuelle afvigelser i totaler skyldes afrundingen til mio. kr.

4.1 Det forventede investeringsbudget

Mio. kr.	Akt P af 25/06-09 i 2009 pl	Akt P af 25/06-09 i 2010 pl	Budget, jf. sidste kvartals- rapport i 2010 pl	Aktuelt budget i 2010 pl	Afvigelse til seneste kvartals- rapport i 2010 pl	Afvigelse til aktstykket i 2010 pl
It-udviklingsudgifter	365,8	373,8	372,2	372,2	-	-1,6
Konsulenter	118,5	121,1	120,8	120,8	-	-0,4
Uddannelse, info. mv.	31,5	32,2	32,0	32,0	-	-0,2
Løn	140,5	143,6	143,4	143,4	-	-0,2
EFI QW	11,6	11,8	11,7	11,7	-	-0,1
CRM3	4,0	4,1	4,1	4,1	-	0,0
Investeringsbudget - I alt	671,9	686,7	684,2	684,2	-	-2,5

note: afrundingen til mio. kr. kan forårsage afvigelser i totalerne

note: afvigelsen til Akt P er alene af teknisk karakter – og skyldes, at videreførelsen af uforbrugt budget 2004-2009 ikke PL- reguleres i opregningen til 2010 priser.

Det forventede investeringsbudget stemmer overens med Akt P af 25. juni 2009. Afvigelsen ved opregning til 2010 priser opstår alene ved, at uforbrugt budget fra 2004-2009 ikke reguleres ved opregningen til 2010 priser.

Kontrakterne på hhv. DMR, A&D og Debitormotoren er blevet indgået i 1. kvrt., og alle projekterne er p.t. i gang med afklaringsfasen. Resultatet af det kan som tidligere anført medføre justeringer i priserne på de tilbudte leverancer samt følgegeomkostninger, sådan at det forventede investeringsbudget vil blive revurderet efter afslutningen af afklaringsfasen i 2. kvartal.

4.2 De forventede driftsudgifter

De samlede driftsudgifter i projektperioden forventes at udgøre 226,6 mio. kr. i 2010 priser.

4.3 Det faktiske forbrug

Mio. kr. i 2010 pl	Forbrug 2004-2009	Forbrug 2010	Budget 2010	Restbudget 2010
It-udviklingsudgifter	7,8	9,2	257,0	247,8
Konsulenter	60,6	2,4	38,5	36,2
Uddannelse, info. mv.	4,4	0,4	22,7	22,3
Løn	70,5	6,5	41,7	35,3
EFI QW	5,0	0,0	6,6	6,6
CRM3	4,1	-	-	-
Investeringer – I alt	152,4	18,4	366,5	348,1
Drift i projektperioden	48,2	0,5	81,2	80,7
Samlet	200,6	18,9	447,7	428,8

note: afrundingen til mio. kr. kan forårsage afvigelser i totalerne

I Akt P var forudsætningen, at IT-udviklingsomkostninger i 2009 ville omfatte tilkøb til eksisterende løsninger. Da opgaven i stedet har været i udbud, betyder det, at de resterende IT-udviklingsomkostninger og følgeomkostninger er blevet forskudt fremad. Det hænger primært sammen med, at der først er indgået kontrakter på DMR og A&D og Debitormotor i 2010 samt med den forskudte EFI-funktionalitet, hvorfor udgifterne er forskudt tilsvarende.

4.4 Den samlede business case

Den oprindelige business case – Akt P af 25. juni 2009 (i 2010 priser)

Mio.kr. i 2010 pl	2004- 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	I alt
Udgifter i projektperioden	171,9	162,1	317,1	182,7	79,8	0,0	0,0	0,0	913,6
Udgifter efter projektperioden	0,0	0,0	0,0	0,0	27,2	75,1	75,1	75,1	252,5
Besparelser	-3,0	-35,9	-44,9	-174,6	-299,0	-334,3	-353,5	-355,3	-1.600,3
Samlet effekt	168,9	126,2	272,3	8,1	-192,0	-259,2	-278,3	-280,1	-434,2
Akkumuleret effekt	168,9	295,1	567,4	575,5	383,5	124,3	-154,0	-434,2	

note: afrundingen til mio. kr. kan forårsage afvigelser i totalerne

Den aktuelle business case (i 2010 priser)

Mio.kr. i 2010 pl	2004- 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	I alt
Udgifter i projektperioden	151,3	49,3	447,7	182,7	79,8	0,0	0,0	0,0	910,8
Udgifter efter projektperioden	0,0	0,0	0,0	0,0	27,2	75,1	75,1	75,1	252,5
Besparelser	-3,0	-35,9	-44,9	-174,6	-299,0	-334,3	-353,5	-355,3	-1.600,3
Samlet effekt	148,3	13,4	402,8	8,1	-192,0	-259,2	-278,3	-280,1	-437,0
afvigelse til Akt P	-20,6	-112,8	130,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Akkumuleret effekt	148,3	161,7	564,5	572,6	380,7	121,5	-156,9	-437,0	
afvigelse til Akt P	-20,6	-133,4	-2,8	-2,8	-2,8	-2,8	-2,8	-2,8	

note: afrundingen til mio. kr. kan forårsage afvigelser i totalerne

note: afvigelsen til Akt P skyldes alene, at videreførelsen af uforbrugt budget 2004-2009 ikke PL-reguleres i opregningen til 2010 priser.

Business casen stemmer overens med business casen i Akt P af 25. juni 2009. Afvigelserne skyldes alene en anden periodisering af forbruget end antaget i Akt P – og de deraf følgende konsekvenser ved omregningen til 2010 priser. Besparelserne forudsættes fortsat at være uændrede.

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

De økonomiske konsekvenser i Akt P hviler på et estimat, og i forbindelse med afslutning af afklaringsfaserne på DMR, A&D og Debitormotoren medio 2010 vil der ske en konsolidering af estimatet.

5.2 Organisation

Alle projekterne i systemmoderniseringens Fase 2 vil medføre store organisatoriske forandringer i SKM. Digitalt Motor Register skal implementere en relativt ny opgave i SKM, 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 SKMs driftsorganisation, arbejder på at forberede og orientere medarbejderne i Skattecentre på de store forandringer.

Der er betydelige risici forbundet med, at de rette IT- og projekt-kompetencer er svært tilgængelige. SKM har konstant fokus på at tiltrække de rette projekt-kompetencer, og der gøres løbende en stor indsats for at finde medarbejdere internt og få tilført flere medarbejdere til projekterne.

5.3 Teknisk løsning

Kompleksiteten af de tekniske løsninger, som udvikles i Fase 2, er fortsat en risiko. Derfor er det nødvendigt at sikre, at der til enhver 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.

SKM søger med planen for den videre proces på Systemmoderniseringens fase 2 at imødegå denne kompleksitet ved at opsplitte især EKKO i mindre, funktionelt delbare elementer, som er lettere at håndtere for den enkelte leverandør.

5.4 Leverandører

EFI er et mere komplekst system end EKKO og DMR. SKM holder derfor konstant fokus på at foretage afklaringer med leverandøren så tidligt som muligt, samt at sikre, at de leverancer fra EKKO, som EFI-leverandøren har kontraktuelt krav på, imødegås gennem fælles planlægning.

SKM holder derfor løbende fokus på afhængigheder mellem de enkelte leverancer og sikrer en hyppig koordinering af tidsplaner mellem de enkelte leverancer.

5.5 Interessenter

Der er mange interessenter til projekterne i 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.

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

6. Udtalelse fra ekstern følgegruppe

Den ændrede plan vedr. Fase 2 med en yderligere opdeling af udviklingsarbejdet i delprojekter er nu under gennemførelse. Den tætte sammenhæng mellem delprojekterne stiller store krav til SKMs rolle som systemintegrator i forhold til de nu valgte leverandører og de mange interessenter. Da der samtidig er gennemført betydelige organisationsændringer i SKM på it-området, er der fortsat betydelige risici i udviklingsarbejdet.