



Notat

Koncerncentret
Borger og Virksomhed
It-projektstyring

16. september 2010
J. nr 10-00309

Kvartalsrapport vedr. Fase 2 af Skatteministeriets systemmodernisering for 4. kvartal 2009

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 4. kvartal af 2009. 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

Som omtalt i seneste kvartalsrapport er EFI projektet er vendt tilbage til den oprindelige leverancemodel - før Akt P - med én idriftsættelse.

Funktionaliteten til afregning og betalingshåndtering på alle SKMs forretningsområder udvikles i den såkaldte debitormotor. For EFI-projektet betyder det, at der er en kritisk afhængighed til udviklingen af debitormotoren, som gør, at EFI's idriftsættelsestidspunkt vil kunne forsinkes, hvis SKM ikke i den igangværende udbudsproces på debitormotoren kan finde en leverandør, som kan levere dette rettidigt.

2.1 DMR og EKKO (Fase 2.1)

EKKO er fortsat opdelt i:

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

Debitormotorleverancerne er afhængige af de tilbud SKM har modtaget i forbindelse med den igangværende udbudsproces og den kontrakt der måtte blive indgået på Debitormotoren.

På Debitormotoren blev anmodninger om prækvalifikation fra leverandørerne modtaget den 20. oktober 2009, og leverandørerne blev udvalgt til prækvalifikation den 6. november 2009. Udbudsmaterialet blev herefter udsendt den 19. november 2009.

Ved afgivelse af denne kvartalsrapport er tilbudene modtaget. Tilbudene på Debitormotoren blev modtaget den 4. januar 2010. Tilbudene er blevet vurderet og CSC er valgt som leverandør. Kontrakten forventes underskrevet primo marts.

På A&D blev udbudsmaterialet udsendt den 12. oktober 2009, og tilbudene blev modtaget den 8. december 2009.

Ved afgivelse af denne kvartalsrapport er tilbudene blevet vurderet og Logica er valgt som leverandør. Kontrakten forventes underskrevet primo marts.

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

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

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.

2.2 EFI (Fase 2.2)

Projektet vendte, jf. forrige kvartalsrapport, tilbage til den oprindelige leverancemodel – før Akt P - med én idriftsættelse.

Den endelige idriftsættelse er fortsat estimeret til 4. kvartal 2011, hvilket dog af leverandøren forudsætter leverance af en debitormotor allerede i 3. kvartal 2010, hvilket er et kvartal tidligere end planlagt iflg. tidsplanen i Akt P. Det vil først være i forbindelse med kontraktunderskrift med debitormotorleverandøren primo 2010, at det kan vurderes, om dette kan lade sig gøre.

SKM søger gennem alternativer at opretholde businesscasen i forhold til scenariet med to idriftsættelser, sådan at forsinkelsen af første del af EFI ikke får indvirkning på businesscasen.

Det er endnu for tidligt at vurdere om den nye situation ændrer de økonomiske estimater, der er lagt til grund i Akt P af 25. juni 2009. FiU vil løbende blive holdt orienteret, og vil blive forelagt nyt aktstykke, hvis det skulle vise sig nødvendigt.

3. Idriftsættelsestidspunkter

Debitormotorleverancerne vil som sagt være afhængig af de tilbud SKM vil modtage i forbindelse med udbudsprocessen og kontraktunderskrivelsen på Debitormotoren, og EFIs idriftsættelsestidspunkt afhænger af debitormotorleverancen.

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	**)	**)	**)
Debitormotor, v. DMR	1. kvartal 2011	**)	**)	**)
Debitormotor, v. EKKO	3. kvartal 2011	**)	**)	**)
EKKO udstilling	1. kvartal 2012	**)	**)	**)
EFI				
EFI, ver. 1	4. kvartal 2010	-	-	-
EFI, ver. 2	4. kvartal 2011	-	-	-
EFI (samlet)		**)	**)	**)

*) Afhængig af debitormotorens leverancetidspunkt, kan tidsplanen blive forsinket.

***) Når debitormotorens leverancetidspunkt er afklaret, vil den faktiske forsinkelse kunne estimeres.

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” (671,9 mio. kr. i afsnit 4.1) og ”de forventede driftsudgifter” (222,1 mio. kr. i afsnit 4.2) svarer overens med udgifterne i projektperioden angivet i ”den samlede business case” (894,0 mio. kr. i afsnit 4.4). Beløbene er angivet i 2009 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	Budget, jf. sidste kvartals- rapport i 2009 pl	Aktuelt budget i 2009 pl	Afvigelse til seneste kvar- tals-rapport i 2009 pl	Afvigelse til aktstykket i 2009 pl
It-udviklingsudgifter	365,8	365,8	365,8	-	-
Konsulenter	118,5	118,5	118,5	-	-
Uddannelse, info. mv.	31,5	31,5	31,5	-	-
Løn	140,5	140,5	140,5	-	-
EFI QW	11,6	11,6	11,6	-	-
CRM3	4,0	4,0	4,0	-	-
Investeringsbudget - I alt	671,9	671,9	671,9	-	-

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

Det forventede investeringsbudget stemmer overens med Akt P af 25. juni 2009. Det forventede investeringsbudget vil blive revurderet i forbindelse med afslutning af afklaringsfaserne på DMR, A&D og Debitormotoren.

4.2 De forventede driftsudgifter

De samlede driftsudgifter i projektperioden forventes at udgøre 222,1 mio. kr.

4.3 Det faktiske forbrug

Mio. kr. i 2009 pl	Forbrug 2004-2008	Forbrug 2009	Budget 2009	Restbudget 2009
It-udviklingsudgifter	0,9	6,7	61,8	55,1
Konsulenter	44,4	14,8	26,4	11,6
Uddannelse, info. mv.	3,3	1,0	7,2	6,2
Løn	53,0	16,0	29,0	13,0
EFI QW	3,2	1,8	8,3	6,6
CRM3	1,5	2,6	2,6	-
Investeringer – I alt	106,3	42,8	135,3	92,5
Drift i projektperioden	41,7	5,4	21,8	16,4
Samlet	148,0	48,2	157,1	108,9

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 det er besluttet at opgaven i stedet skal i udbud, betyder det, at de resterende IT-udviklingsomkostninger på 55,1 mio. kr. vil blive forskudt til 2010. Det betyder samtidig at de resterende følgeomkostninger på 53,8 mio. kr. ligeledes vil blive forskudt til 2010. Det hænger primært sammen med at der først forventes indgået kontrakter på DMR og A&D og Debitormotoren 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

Mio.kr. i 2009 pl	2004- 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	I alt
Udgifter i projektperioden	168,2	158,6	310,3	178,8	78,1	0,0	0,0	0,0	894,0
Udgifter efter projektperioden	0,0	0,0	0,0	0,0	26,6	73,5	73,5	73,5	247,1
Besparelser	-2,9	-35,1	-43,9	-170,9	-292,5	-327,1	-345,8	-347,6	-1.565,9
Samlet effekt	165,3	123,5	266,4	7,9	-187,8	-253,6	-272,3	-274,1	-424,8
Akkumuleret effekt	165,3	288,7	555,2	563,1	375,3	121,6	-150,7	-424,8	

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

Den aktuelle business case

Mio.kr. i 2009 pl	2004- 2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	I alt
Udgifter i projektperioden	148,0	48,2	440,8	178,8	78,1	0,0	0,0	0,0	894,0
Udgifter efter projektperioden	0,0	0,0	0,0	0,0	26,6	73,5	73,5	73,5	247,1
Besparelser	-2,9	-35,1	-43,9	-170,9	-292,5	-327,1	-345,8	-347,6	-1.565,9
Samlet effekt	145,1	13,1	396,9	7,9	-187,8	-253,6	-272,3	-274,1	-424,8
afvigelse til Akt P	-20,2	-110,3	130,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Akkumuleret effekt	145,1	158,2	555,2	563,1	375,3	121,6	-150,7	-424,8	
afvigelse til Akt P	-20,2	-130,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

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

Den aktuelle business case stemmer overordnet overens med den oprindelige business case i Akt P af 25. juni 2009 – afvigelserne i 2004-2010 skyldes alene en ændret periodisering af forbruget end antaget i Akt P.

Business casen forventes at blive revurderet i forbindelse med afslutning af afklaringsfaserne på DMR, A&D og Debitormotoren.

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 kontraktindgåelse på DMR, A&D, Debitormotoren og konsekvenserne af det ændrede udviklingsforløb på EFI, vil der ske en konsolidering af estimatet.

5.2 Organisation

Alle projekterne i systemmoderniseringens Fase 2 medfører 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 Skattecentrene på de store forandringer.

For projekterne i Fase 2 er der yderligere risici i, at ressourcer med de rette IT- og projektkompetencer er svært tilgængelige. SKM har konstant fokus på at tiltrække de rette projektkompetencer og man har gjort en stor indsats for at finde medarbejdere internt og få tilført flere medarbejdere til projekterne i 2. halvår.

Den nye organisering af IT-projekter i SKM skal medvirke til en bedre projekt- og ressourcestyring generelt.

Det er imidlertid endnu for tidligt i forhold til at se den fulde effekt af den nye struktur for projekterne i Fase 2.

5.3 Teknisk løsning

Med baggrund i det forløb, som SKM har haft med IBM, forbliver 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 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, som har voldt IBM de største tekniske problemer, i mindre, funktionelt delbare elementer, som er lettere at håndtere for den enkelte leverandør.

5.4 Leverandør

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 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.

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

Følgegruppen henviser til de bemærkninger, der er knyttet til kvartalsrapporten vedr. 1. kvartal 2010, der foreligger samtidig med denne rapport.