

# Modell for utgiftsfordeling Eliteserien

## Innhold

Bakgrunn: .....	23
Utfordringer: .....	23
Arrangør: .....	23
Reisefordeling: .....	23
Forslag .....	24
Arrangement: .....	25
Startkontingent: .....	25
Arrangørøkonomi .....	25
Tildeling: .....	26
Reisefordeling .....	27
Appendiks 1: Regneeksempel 2023/2024 .....	28

## Bakgrunn:

Dagens regime for startkontingent og utgiftsfordeling i seriespillet (spesielt Eliteserien) har vært uforandret i en rekke år. Samtidig har håndhevelsen i varierende grad vært tro mot ordlyden i bestemmelsene, og man har liten forståelse for praksisen blant deltakerklubbene. Ved NBF's forbundsting 2024 kom det et oversendelsesforslag fra Vestre Aker knyttet til justering av bestemmelsene knyttet til økonomi i seriespillet (Pkt 35 – 41 i Bestemmelser om seriespill for klubblag). Vårt forslag søker å adressere intensjonen i forslaget fra Vestre Aker, men samtidig forenkle det administrative arbeidet knyttet til seriespillet

## Utfordringer:

### Arrangør:

Hovedutfordringene med dagens praksis knyttet til arrangørene er

- Klubbene har (i motsetning til andre forbundsturneringer) ikke noen insentiv til å holde kostnadene nede, og mulighet til å tjene penger på arrangementet er begrensede.
- Det er uforutsigbart hvor mye arrangementene kommer til å koste for NBF/deltakerne.
- Det er til dels utfordrende å skaffe arrangører.
- Det er en betydelig administrativ byrde for arrangørene og NBF og følge opp økonomien i seriearrangementene

### Reisefordeling:

Hovedutfordringer med dagens praksis knyttet til reisefordeling er

- Ordningen gir begrenset insentiv for klubbene til å holde kostnaden ved egen reise nede
  - Klubbene blir derimot premiært dersom de klarer å få mest mulig kostnader inn i sitt reiseregnskap innenfor rammene som er fastsatt
  - Effekten oppstår ved at man bare får sin andel av en besparelse, mens høyere kostnader kun medfører at klubben bærer sin andel av kostnadene
  - De klubbene som er flinkest til å sende inn omfattende reiseregninger kommer best ut av fordelingen
- Ordningen gir en omfattende administrativ byrde på klubbene og NBF/administrerende ledd
- Oppgjørene fra reisefordelingen kommer til dels meget sent etter avsluttet sesong
- Klubbene har liten forutsigbarhet knyttet til kostnaden for deltakelse i ES, og kjenner denne ofte først lenge etter at sesongen er over.
- Ordningen omfatter betydelige arbeid knyttet til kostnader som i utgangspunktet er like for alle, for eksempel reiser innad i arrangørbyen eller innad i avreisebyen.

## Forslag

Forslaget innebærer et større skille mellom arrangement og reisefordeling.

Vi søker å gi arrangørene en reell mulighet til å tjene penger på arrangementet, samtidig som deltakende klubber får en forutsigbar kostnad ved deltakelse. Vi forsøker også å få den administrative byrden ved økonomiforvaltningen av arrangementene så lav som mulig.

Når det gjelder reisefordeling er intensjonen å fjerne så mye som mulig av de elementene som er like for alle klubbene. De store, vesentlige forskjellene mellom klubbene er knyttet til transport mellom byene og overnatting. Disse kostnadspostene har allerede et tak som er satt slik at det i praksis representerer en sjablong for kostnaden. Ved å benytte faktiske sjablonger for disse postene, samt forenkle behandlingen av dette kan man allerede før sesongen fastsette reisefordelingen ved deltakelse i serien. Den administrative byrden for alle ledd blir også betydelig lavere.

## Arrangement:

Arrangementene foreslås tildelt og finansiert mer i tråd med det som er rutine for forbundsturneringer ellers.

## Startkontingent:

Alle lagene spiller i dag 9 lagkamper, hver med 8 individuelle kamper. Totalt spiller laget 72 individuelle kamper. I et ordinært mesterskap med cup er snittavgiften per spilt kamp på 212,5 NOK (inkludert den pålagte NBF avgiften). Sammenlignbar deltakeravgift for ES er dermed  $72 * 212,5 = 15300$  NOK per lag.

De to siste årene har arrangementskostnadene i snitt per sesong vært i underkant av 120 000 NOK.

Startkontingenten foreslås satt til 15 000 NOK per klubb som deltar i eliteserien, totalt 120 000 NOK per sesong.

## Arrangørøkonomi

Startkontingenten fordeles på arrangørene som følger:

- Lillerunden (6 lagkamper \* 2) får en inntekt på 20 000 NOK per arrangør
- Storrunden (16 lagkamper) får en inntekt på 50 000 NOK
- Sluttspillet (8 kamper) får en inntekt på 30 000 NOK

Totalt NOK 120 000 som dekkes av startkontingenten.

Arrangørene får utbetalt beløpet en uke før arrangementet. Arrangøren svarer da alle kostnader ved arrangementet, og kan selv skape økonomi i arrangementet ved å gjøre dette kostnadseffektivt, skaffe sponsorer osv.

Arrangøren behøver ikke dokumentere kostnader eller inntekter til administrerende ledd.

Ut over dette kan arrangørene fakturere:

- Ballforbruk over 4 baller per individuelle kamp (faktureres lagene i etterkant).
- Deltakelse i bankett o.l.
- Utøvertransport, bevertning og andre sammenlignbare tjenester til lagene

## Tildeling:

Arrangører søker om arrangementene i forbindelse med ordinær terminlistebehandling  
Arrangementet tildeles basert på følgende kriterier:

- Geografisk plassering med hensyn til reisevei
- Hallens egnethet
- Tidligere erfaring og kompetanse hos arrangøren
- Transport og overnattingsmuligheter
- At klubben har søkt, men ikke fått tildelt arrangement tidligere
- Alle organisasjonsledd i NBF kan søke om arrangementet (Klubb, krets, forbund)
  - Klubbene med lag i serien prioriteres.
- NBF kan velge å ta hensyn til andre momenter i tildelingsprosessen

Ved manglende søkere kan NBF fordele arrangementet til arrangør blant klubbene med lag i serien:

- Arrangementet tildeles den som har spilt lengst i ES uten å arrangere.
  - Ved Lillerunden skjer tildelingen blant de klubbene som har lag i den gruppen den aktuelle Lillerunden spilles for.
- NBF stiller til disposisjon egnet arena som arrangøren kan leie dersom de ikke selv disponerer egnet arena. (Kristiansand kan for eksempel bli pålagt å arrangere på Bygdøhus).
- Dersom den som får tildelt arrangementet etter denne regel ikke påtar seg dette svarer de en avgift på nok 10 000
  - Beløpet tilfaller som turneringsbidrag til den neste klubben på listen som blir pålagt arrangementet.
  - Dersom flere avstår fra å arrangere svarer de tilsvarende en avgift som legges til beløpet som tilfaller den neste arrangøren som pålegges arrangementet.

## Reisefordeling

Reisefordelingen gjøres etter følgende prinsipper:

- Alle får inkludert beløp tilsvarende lagets minimumsdeltakere + en reserve av hvert kjønn. I tillegg medtas en lagleder/trener
  - Lagene kan selvfølgelig medbringe så mange de vil, men reisefordelingen baseres på angitt antall personer.
  - Per i dag betyr det 9 reisende (8 spillere + en leder)
- Reise beregnet til mindre enn 1 time fra bygrense til bygrense (basert på bil) gir ikke grunnlag for reisefordeling (dersom arrangementet eller lagets tilhørighet ikke er i by anvendes kommunegrense)
- Reising internt i avreisebyen/kommunen, arrangørbyen /kommunen eller til/fra flyplass gir normalt ikke grunnlag for reisefordeling.
  - Administrerende legg kan gjøre unntak dersom reisen må gjennomføres med flere reisestrekninger (Eks Bergen – OSL – Sandefjord)
- Klubbens hjemmeadresse for det enkelte lag er grunnlag for reisefordeling
  - Spillernes bostedsadresse hensyntas ikke.
- Reise med bil støttes med 4 NOK/KM for 3 biler per lag. Distansen regnes fra bygrense til bygrense (dersom arrangementet eller lagets tilhørighet ikke er i by anvendes kommunegrense)
  - Internkjøring i byene kan ikke medtas
  - Parkering, bompenger eller annen relatert kostnad kan ikke medtas, men ansees dekket i satsen.
- Reise med fly støttes med 1000 NOK/Person per vei.
- Reise med tog
  - Beregnes med samme beløp som fly der fly er relevant alternativ
  - Beregnes med satsene for bil i andre tilfeller.
- Overnatting medtas med NOK 400 per person per natt

Saksbehandling av reisefordelingen

- Administrerende ledd setter opp grunnlag for reisefordeling i forbindelse med terminfesting av seriespillet.
  - Her avgjøres det hva som er relevant reisemetode for hver serierunde, samt hvilke lag som får inkludert fordeling av bokostnad.
  - Klubbene får forut for sesongen oversikt over deres netto reisefordeling (inntekt/kostnad).
  - Innbetalinger gjøres ved sesongstart/utbetalinger gjøres umiddelbart etter hver serierunde
- Klubbene organiserer selv reise/overnatting
- Klubben behøver ikke dokumentere sine faktiske kostnader knyttet til deltakelsen

## Appendiks 1: Regneeksempel 2023/2024

Reisefordelingen for 2023 / 2024 ville med nye regneregler sett slik ut:

Runde	Sted	Lag	KM	Spillere	Fly	Hotell	Bil/tog	Total
L1	Kristiansand	Bergen	0	9	18 000	7 200	-	25 200
	Kristiansand	Sandefjord	200	9	-	7 200	3 600	10 800
	Kristiansand	Sotra	0	9	18 000	7 200	-	25 200
	Kristiansand	Kristiansand	0	9	-	-	-	-
L2	Tokerud	Frogner	0	9	-	-	-	-
	Tokerud	Moss	0	9	-	-	-	-
	Tokerud	Haugerud	0	9	-	-	-	-
	Tokerud	Vestre Aker	0	9	-	-	-	-
SR	Sandefjord	Bergen	123	9	18 000	7 200	2 214	27 414
	Sandefjord	Sandefjord	0	9	-	-	-	-
	Sandefjord	Sotra	123	9	18 000	7 200	2 214	27 414
	Sandefjord	Kristiansand	200	9	-	7 200	3 600	10 800
	Sandefjord	Frogner	150	9	-	7 200	2 700	9 900
	Sandefjord	Moss	189	9	-	7 200	3 402	10 602
	Sandefjord	Haugerud	123	9	-	7 200	2 214	9 414
	Sandefjord	Vestre Aker	123	9	-	7 200	2 214	9 414
Sluttspill	Haugerud	Bergen	0	9	18 000	7 200	-	25 200
	Haugerud	Sandefjord	123	9	-	7 200	-	7 200
	Haugerud	Sotra	0	9	18 000	7 200	-	25 200
	Haugerud	Kristiansand	311	9	-	7 200	-	7 200
	Haugerud	Frogner	0	9	-	-	-	-
	Haugerud	Moss	0	9	-	-	-	-
	Haugerud	Haugerud	0	9	-	-	-	-
	Haugerud	Vestre Aker	0	9	-	-	-	-

	Kalk kost reise	Inn/Utbetaling reise	Arrangør inntekt	Deltaker avgift	Samlet inn/utbet
Bergen	77 814	48 944		-15000	33 944
Sandefjord	18 000	-10 870	50000	-15000	24 130
Sotra	77 814	48 944		-15000	33 944
Kristiansand	18 000	-10 870	20000	-15000	-5 870
Frogner	9 900	-18 970		-15000	-33 970
Moss	10 602	-18 268		-15000	-33 268
Haugerud	9 414	-19 456	50000	-15000	15 544
Vestre Aker	9 414	-19 456		-15000	-34 456

Forutsetninger/vurderinger:

- Bergen og Sotra reiser med fly til Kristiansand og Oslo
- Berg og Sotra reiser med fly (OSL) og tog til Sandefjord. Dette er marginalt billigere enn direktefly. Kan vurderes av administrerende ledd.
- Alle andre reiser med bilsats