

Personvernemnda
v/ Camilla Sivesind Tokvam
Postboks 6878 St Olavs plass
0130 OSLO

Deres ref.

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
2005/152-17 SVE/-

Dato
01.07.2005

OVERSENDELSE AV KLAGE – PÅLEGG OM KONSESJONSPLIKT FOR HELAUTOMATISKE BOMSTASJONER

Datatilsynet viser til klage fra Statens vegvesen Vegdirektoratet (Statens vegvesen) av 14. juni 2005, se vedlegg 1. Klagen gjelder vedtak av 24. februar 2005 der Datatilsynet opprettholder vedtak om å innføre konsesjonsplikt for helautomatiske bomstasjoner, samt konsesjon med vilkår. Statens vegvesens klage gjelder for egen del og på vegne av Tønsberg Hovedvegfinans, Bergen Bompengeselskap og Gjesdal Bompengeselskap.

Datatilsynet har foretatt en ny vurdering av saken, men finner ikke grunnlag for å oppheve eller endre vedtaket. Saken oversendes derfor i sin helhet til behandling i Personvernemnda, jf. personopplysningsloven § 44, 4. ledd.

1. Saksgangen

Datatilsynet ble i desember 2002 kontaktet av Statens vegvesen om oppstart av et forsøksprosjekt med helautomatiske bomstasjoner. Forsøksprosjektet skulle gjelde for bompengeneinnkreving i Tønsberg og Bergen. Kontakten med Datatilsynet ble opprettet for å avklare formelle konsekvenser med hensyn til personopplysningslovgivningen, se vedlegg 2. Det ble avholdt en rekke møter mellom Datatilsynet og Statens vegvesen i sakens anledning.

Det ble tydelig kommunisert en forutsetning fra Datatilsynets side at et anonymt passeringsalternativ skulle være på plass før forsøksprosjektet med helautomatiske bomstasjoner ble igangsatt.

I løpet av høsten 2003 /vinteren 2004 mottok Datatilsynet flere henvendelser fra publikum som kunne tyde på at muligheten for å passere anonymt likevel ikke forelå. Det ble derfor avholdt et møte mellom etatene 30. januar 2004. Her ble informasjonen, tilgjengeligheten og takstreguleringen diskutert. Det ble varslet tilsyn til driftsoperatøren, Bro & Tunnelselskapet, for både Tønsberg veifinans og Bergen Bompengeselskap i brev av 4. februar 2002, se vedlegg 3.

Tilsynene ble gjennomført 17. og 18. februar 2004, se vedlegg 4. Datatilsynet besluttet etter dette å innføre konsesjonsplikt for behandling av personopplysninger i de helautomatiske bomstasjonene etter personopplysningsloven § 33, 2.ledd, vedlegg 5.

Klage på vedtaket ble, etter fristutsettelse grunnet involvering i saken fra politisk ledelse i Samferdseldepartementet, rettidig fremmet den 16. juni 2005, se vedlegg 1.

2. Sakens faktum

For bakgrunn og gjennomføring av tilsynene vises det til foreløpige kontrollrapport oversendt Statens vegvesen 12. mars 2004, se vedlegg 4. Sentralt i rapporten var spørsmålet om et reelt anonymt betalingsalternativ kunne anses å være etablert.

I utredningsarbeidet for helautomatiske bomstasjoner la Statens vegvesen til grunn tre betalingsalternativer: Tegning av AutoPASS abonnement, etterskuddsvis fakturering, og "anonym kontant betaling". Etterskuddsvis fakturering skulle skje på bakgrunn av videobilder tatt av bilen, samt registrering av tid og sted for passeringen. Bilisten skulle altså ikke stoppe for å betale bomavgift. "Anonym kontant betaling" var tenkt som et betalingsalternativ for bilister som ikke ønsket tilsendt faktura. Her skulle bilisten innen tre dager etter passering kunne betale for passeringer hos lokale bensinforhandlere ved å oppgi dato og sted for passering samt bilens kjennemerke.

Datatilsynet påpekte tidlig behovet for et anonymt passeringsalternativ, da ingen av foreslåtte betalingsalternativene kunne erstatte det tradisjonelle, og reelt anonyme, alternativet med myntinnkast. Statens vegvesen utredet på denne bakgrunn en fjerde løsning, beskrevet som anonym brikke. Løsningen ble beskrevet i brev av 16. januar 2003, se vedlegg 6, hvilket Datatilsynet fant tilfredsstillende. Denne løsningen benyttes i dag, men det er kommunisert fra Statens vegvesen at det ikke er ønskelig å videreføre dette alternativet.

Under tilsynene i Bergen og Tønsberg ble det bekreftet at de fire ovenfor nevnte betalingsalternativene teknisk sett fungerer som forutsatt. Likevel kan ikke den anonyme brikken anses som et *reelt* anonymt alternativ. Datatilsynet vurderte løsningen som betydelig underkommunisert og lite tilgjengelig. Den anonyme løsningen kunne heller ikke anses som et reelt alternativ for tilfeldig besøkende. Begrunnelsen for dette var, i tillegg til dårlig informasjon og tilgjengelighet, at prisen for å anskaffelse av brikke med 10 til 20 passeringer samt depositum, gjorde at løsningen ikke kunne anses som et reelt alternativ, se vedlegg 4. Det ble samtidig opplyst at Datatilsynet ville vurdere å innføre konsesjonsplikt etter personopplysningsloven § 33, 2. ledd.

Statens vegvesen avga tilsvaret til den foreløpige tilsynsrapporten i brev av 13. april 2004, se vedlegg 7. For å ivareta muligheten til å ferdes sporfritt foreslo imidlertid Statens vegvesen en ny løsning, "sporfri avtale". Forslaget innebar at det skulle tegnes en ordinær AutoPASS-avtale, hvor abonnenten krysser av for om det ønskes anonymitet. Dette innebærer at bilisten registreres i bompengeselskapets kunderegister, mens passeringsopplysninger (opplysninger om tid og sted) i utgangspunktet slettes etter passeringen. For å ivareta tilfeldig passerendes mulighet til å reise sporfritt foreslo Statens vegvesen å etablere en brikkeløsning med fem i stedet for 20 klipp.

Nærmere redegjørelse for den nye løsningen med "sporfri avtale" ble oversendt i brev av 9. juni 2004, se vedlegg 8. Tilsynets merknader til løsningsalternativet gis i brev av 25. juni 2004, se vedlegg 9.

Etter tilsynets oppfatning kan den foreslåtte løsningen ikke anses som et anonymt alternativ: Bilisten må registrere seg som kunde av det ”sporfrie” alternativet. Ettersom det registreres personopplysninger knyttet til brikken, er løsningen ikke anonym. Videre vil det registreres opplysninger knyttet til passeringen dersom brikken av en eller annen grunn ikke leses.

Den 18. november 2004, se vedlegg 5, fattet Datatilsynet vedtak om konsesjonsplikt for behandling av personopplysninger i de helautomatiske bomstasjonene. I brev av 16. desember innrømmes Statens vegvesen fristutsettelse for klage til 24. januar 2005, vedlegg 10.

Bergen bompengeselskap påklaget Datatilsynets vedtak i brev av 13. desember 2004, vedlegg 11. En anmodning om fristutsettelse blir innrømmet i samsvar med fristen gitt Statens vegvesen. I brev 26. januar 2005 utdypet Bergen bompengeselskap klagen ytterligere, se vedlegg 12.

Statens vegvesen ba i brev av 24. januar 2005 om at varsel om pålegg om konsesjonsplikt ble omgjort, subsidiært ble det søkt om konsesjon, se vedlegg 13. Datatilsynet fant, i brev av 24. februar 2005 å opprettholde beslutningen om konsesjonsplikt, og det ble deretter gitt konsesjon med vilkår som forutsettes å ivareta anonymiteten, se vedlegg 14.

Etter et møte mellom etatene og møte hos Samferdselsminister Torhild Skogsholm den 17. mars 2005, ble Statens vegvesen innrømmet utsatt frist for å fremme eventuell klage. Senere kontakt mellom politisk ledelse i Samferdselsdepartementet og direktør Apenes resulterte i nok et møte i begynnelsen av mai 2005. I dette møtet ble det foreslått at en tredjepart skulle utrede spørsmålet om det er teknisk mulig å tilby en reell anonym løsning. Både Datatilsynet og Statens vegvesen skulle delta i utformingen av mandatet for utredningen. Det lyktes imidlertid ikke å utforme et mandat de impliserte parter kunne gi sin tilslutning til, og Statens vegvesens fristutsettelse ble avbrutt.

3. Klagen fra Statens vegvesen

Statens vegvesen klage gjelder av 14. juni 2005 gjelder prinsipalt Datatilsynets vedtak om å pålegge konsesjonsplikt, subsidiært konsesjonsvilkårene 1, 2, 3, 5 og 6. Klagen gjelder for Statens vegvesen og på vegne av Tønsberg Hovedvegfinans, Bergen Bompengeselskap og Gjesdal Bompengeselskap.

3.1 Datatilsynets vurdering

For personvernet er forutsetningen om at enhver har rett til anonym ferdsel et avgjørende utgangspunkt. Retten gjelder ikke ubetinget, men eventuelle unntak må fremstå som velbegrunnede og påtrengende nødvendig. I denne saken synes det å være rent kommersielle hensyn som står i mot den enkelte innbyggers rett til personvern i forbindelse med egne bevegelser.

Statens vegvesen legger opp til at det i fremtiden skal etableres flere bomprosjekter som benytter seg av helautomatisk løsning, og det er fastslått fra Statens vegvesen at en brikke for hvert anlegg vil være meget ugunstig. I tillegg er bruksområdet for brikken som betalingsmiddel blant annet planlagt utvidet til å gjelde ferjer, annen transport og parkering.

Prinsipielt har spørsmålet betydning langt ut over de stedene hvor stasjonene er etablert i dag, da det legges til rette for en infrastruktur som gir muligheter for omfattende og systematisk kartlegging av enkeltmennesker, på en måte som virker usynlig for de det retter seg mot. Det er ikke akseptabelt at det for å bøte på mangler ved betalingssystemet, fremmes en løsning som forutsetter et ellers unødvendig inngrep i den enkeltes personvern.

3.2 Behandlingsansvar

Det enkelte bomselskap bestemmer i stor grad formålet med behandlingen av personopplysningene og hvilket hjelpemiddel som skal brukes. Videre er bomselskapene selvstendige virksomheter som Statens vegvesen ikke har instruksjonsmyndighet over. Det er bomselskapene brukerne har kontakt med. Statens vegvesen påtar seg imidlertid ansvar overfor bomselskapene gjennom retningslinjer som gis. Gjennom disse retningslinjene ønsker Statens vegvesen å legge vekt på at bomselskapene blir seg sitt ansvar bevisst når det blant annet gjelder behandling av personopplysninger.

Datatilsynet har derfor lagt til grunn et delt behandlingsansvar mellom Statens vegvesen og det enkelte bomselskap, se vedlegg 14. Dette er ikke påklaget.

3.3 Datatilsynets hjemmel til å innføre konsesjonsplikt

Det følger av personopplysningsloven § 33, 2. ledd at Datatilsynet kan bestemme at også behandling av annet enn sensitive personopplysninger krever konsesjon, dersom behandlingen ellers åpenbart vil krenke tungtveiende personverninteresser. I vurderingen av om konsesjon er nødvendig, skal Datatilsynet blant annet ta hensyn til personopplysningenes art, mengde og formålet med behandlingen.

Statens vegvesen anfører prinsipalt at Datatilsynet ikke har hjemmel til å innføre konsesjonsplikt i dette tilfellet. Dette fordi behandlingen av personopplysninger ikke åpenbart krenker tungtveiende personverninteresser. Det vises til at vilkårene for å innføre en slik plikt er meget strenge og at det er forutsatt benyttet kun i særlige tilfeller. Det anføres som argumenter at det kun er en begrenset andel trafikanter som ønsker å passere sporfritt og at det i samfunnet for øvrig likevel registreres mange elektroniske spor.

Det anføres videre at dette tidligere er påklaget, og at det ikke er mottatt informasjon om at klagen er oversendt Personvernemnda.

Et helt sentralt personvern hensyn er retten til selvbestemmelse. Individet skal i størst mulig grad selv få bestemme hvorvidt det skal behandles personopplysninger om vedkommende eller ikke. Dette hensynet gjenspeiles i personverndirektivet (95/46 EF) og personopplysningsloven, hvor den enkeltes selvbestemmelsesrett kommer til uttrykk i en hovedregel om samtykke.

Etter Datatilsynets oppfatning vil elektronisk registrering og/eller kontroll av alle biler på alle innfartsveier til by-områder og tettsteder åpenbart være en krenkelse av tungtveiende personverninteresser. Dette særlig dersom det enkelte individ ikke selv kan velge hvorvidt det skal registreres hvor vedkommende var og til hvilket tidspunkt.

Et prinsipp om rett til anonym ferdsel kan utledes av Den europeiske menneskerettskonvensjonen artikkel 8 og FNs konvensjon om sivile og politiske rettigheter artikkel 17. Det kommer imidlertid enda klarere til uttrykk som premiss i personverndirektivet.

At den manifeste oppslutningen om grunnleggende rettigheter i et samfunn kan være liten, er ikke uvanlig. Det minnes likevel om at det tilhører demokratiets og rettsstatens elementære forutsetninger at mindretalls-kauteler respekteres –både i teori og praksis.

Slett informasjon om, og manglende tilgjengelighet til, det sporfrie alternativet bidrar rimeligvis også til å forklare en begrenset interesse.

Registrering av en bils kjennemerke, tid og sted er i seg selv sjelden å anse som et omfattende inngrep i den enkeltes personvern. Dette er også anført av klager. For Datatilsynet er heller ikke omfanget av opplysningstypene som registreres noe sentralt argument. Imidlertid er det totale opplysningsvolumet og det faktum at bilistene ikke kan velge om de vil la seg registrere og at hver enkelt passering registreres, det sentrale. Det har dermed liten betydning at det ikke registreres sensitive opplysninger.

Det anførte behovet for å registrere alle biler synes primært å ha grunnlag i kommersielle hensyn i forbindelse med overgang fra en mulighet for myntinnkast til helautomatiske bomstasjoner. Uten at det er godtgjort noe reelt behov, fratas borgerne retten til å bevege seg per bil inn/ut av større områder uten å bli registrert.

Når det gjelder anførselen om at spørsmålet allerede er påklaget, var det ikke ansett hensiktsmessig å oversende klage begrenset til ett element i dette sakskomplekset. Dette særlig fordi det fremstod som uklart om klagen ville opprettholdes.

Konklusjon: Datatilsynet har hjemmel til å innføre konsesjonsplikt, da behandlingen av personopplysninger ellers åpenbart vil krenke tungtveiende personverninteresser.

3.4 Konsesjonen

Datatilsynet utstedte den 24. februar 2005 konsesjon til Statens vegvesen, Tønsberg Hovedvegfinans, Bergen Bompengeselskap og Gjesdal Bompengeselskap.

I samsvar med personopplysningsloven § 35 ble behovet for å sette vilkår for behandlingen vurdert. Følgende vilkår ble ansett å være nødvendig for begrense ulempene behandlingen ellers ville medføre for den registrerte:

1. Det skal etableres en løsning med bruk av ihendehaverbevis som et betalingsalternativ i de helautomatiske bomstasjonene, slik at retten til å velge å ikke legge igjen spor (anonym ferdsel) ivaretas.
2. Det må legges til rette for at ihendehaverbrikken skal kunne benyttes i alle bomselskaper.
3. Også de tilfeldig passerende må kunne passere sporfritt. Det skal etableres en mulighet til å leie/kjøre en brikke med mindre enn 5 passeringer.
4. Stikkprøvekontroll kan skje i inntil 20% av tilfellene
5. Prismessig må ihendehaverbrikken tilsvare de øvrige betalingsalternativer.
6. Brikken skal også være tilgjengelig på alle innfartsveier til Tønsberg, Bergen og Gjesdal

7. Det skal utarbeides informasjonsmateriell som forteller hvordan brukeren skal forholde seg hvis det er ønskelig å passere sporfritt. Informasjonen må være tilgjengelig før bomstasjoner og utsalgsteder.

Statens vegvesen påklaget subsidiært tilleggsvilkårene, med unntak av punktene 4 og 7. Statens vegvesen presiserer i klagen at vilkårene ikke kan være strengere enn det som er nødvendig for å oppfylle lovens formål. Datatilsynet anser ikke spørsmålet om adgang til å pålegge tilleggsvilkår å være påklaget.

3.5 Nærmere om vilkårene

Mot vilkårenes punkt 1, om at det skal etableres en løsning med bruk av ihendehaverbevis som et betalingsalternativ i de helautomatiske bomstasjonene, anfører Statens vegvesen at det ikke foreligger rettslig grunnlag for vilkåret om fullstendig sporfritt alternativ som en absolutt regel. Statens vegvesen anfører også at ihendehaverbrikken ikke vil være et kundevennlig alternativ, fordi den kun kan brukes for passeringer i det anlegget den er kjøpt. Dette er nærmere omhandlet i merknadene til vilkårene punkt 2 nedenfor.

Statens vegvesen viser til prinsippet om én bil – én brikke, og anfører at dette forutsettes i direktiv 2004/52/EF av 29. april 2004. Det vises også til fortalens punkt 13a og direktivets artikkel 3. Etter Datatilsynets oppfatning kan det vanskelig finnes holdepunkter for klagers anførsler. Artikkel 3 i direktivet uttrykker at det skal knyttes en abonnementsavtale mellom kundene og operatørene og/eller tilbyderne av tjenesten, ikke at denne skal knyttes til én bil. Direktivet setter, etter det Datatilsynet kan se, heller ikke begrensninger i Statens veivevesens mulighet til også å tilby myntinnkast som et alternativ.

Statens vegvesen har som alternativ til kravet om anonymitet foreslått to løsninger som angivelig skal tilfredsstille retten til å ferdes sporfritt. Dette er den såkalte ”sporfri avtale” (også kalt anonym avtale) og ”anonym kontant betaling”. ”Anonym kontant betaling” må ikke forveksles med myntinnkast ved bomstasjonen. Benevnelsen av begge alternativene kan feilaktig gi inntrykk av at de kan være anonyme. Datatilsynet finner derfor grunn til å presisere at ingen av forslagene er anonyme, ettersom det enten registreres blant annet navn og bilnummer eller at det tas bilde av bilens registreringsnummer. Begrepsbruken er etter Datatilsynets oppfatning upresis og derfor uheldig.

I de tradisjonelle bomstasjonene vil det anonyme alternativet være ivarettatt ved myntinnkast. Dette er en løsning Datatilsynet selvfølgelig fortsatt aksepterer, men det synes ikke å være et alternativ for Statens vegvesen. Et tilsvarende elektronisk alternativ vil være en form for elektronisk klippekort/ihendehaverbrikke hvor det ikke er tilknyttet personopplysninger. Med dette som utgangspunkt legger Datatilsynet til grunn at en ihendehaverbrikke er en likeverdig løsning.

Tilsynet har lagt vekt på at bruksområdene for AutoPASS-brikken stadig utvides. For eksempel er brikken i bruk (prøveprosjekt) til trafikkteiling og kartlegging av trafikkflyt på gitte strekninger. Forutsetningen, slik Datatilsynet har forstått det, er at bruk av brikken, som ikke innebærer et betalingselement skal gjennomføres uten at det registreres brikke-ID. Likevel finnes det muligheter for å kunne koble bil mot brikkenummer dersom det inngås abonnementsavtaler som kobler bil mot brikke. Dette

vil være tilfellet selv om det med løsningen ikke registreres passeringsopplysninger. Med en løsning hvor brikken fungerer som et ihendehaverbevis, finnes ikke en slik mulighet.

Det kan være en ulempe med ihendehaverbrikken at, dersom den ikke leses på grunn av tekniske- eller brukerfeil, vil bli tatt et videobilde og passeringsopplysninger registrert. Konsekvensen av dette er at brukeren ikke vil være anonym i disse tilfellene, og motta en faktura for passeringene.

Statens vegvesen har opplyst at sikkerheten på lesing av brikkene er dokumentert til å ligge på 99,8%, mens målinger gjort i Oslo viser at brukerfeilene ligger på ca 3%. Så lenge brukere av ihendehaverbrikken gjøres oppmerksom på konsekvensene av at brikken ikke leses, er Datatilsynet av den oppfatning at dette er feilmarginer som er akseptable sett i sammenheng med informasjon gitt før og etter feilavlesning.

Det følger av proporsjonalitetsprinsippet at et formål skal søkes oppnådd på minst mulig belastende måte for personvernet. For Datatilsynet fremstår det som lite tvilsomt at dette innebærer at det må tilbys et reelt anonymt alternativ.

Av vilkårene punkt 2 følger at det må legges til rette for at ihendehaverbrikken skal kunne benyttes i alle bomselskaper.

Et hovedargumentet fra Statens vegvesen mot en ihendehaverbrikke, er at denne ikke kan benyttes i andre anlegg. Dette skal skyldes at statuslister bare distribueres en gang i døgnet. Dersom det ikke er mer verdi igjen i brikken, vil det derfor være mulig å passere andre bomanlegg i ett døgn uten å betale.

Datatilsynet finner ikke å kunne tillegge et argument som har grunnlag i kapasitetsbegrensninger i systemet vekt av betydning. Det forutsettes at det er Statens vegvesen som har utarbeidet kravspesifikasjonen for systemet, og at det således er nærliggende at det også bærer eventuelle ekstra kostnader knyttet til de valg som er tatt. For Datatilsynet er det i denne sammenheng også av vesentlig betydning at prosjektet er i startfasen, og at Statens vegvesen har flere alternativer, herunder tradisjonelt myntinnkast.

I vilkårene punkt 3 er det presisert at også tilfeldig passerende må kunne passere sporfritt. Det skal etableres en mulighet til å leie/kjøpe en brikke med mindre enn 5 passeringer.

Datatilsynet legger til grunn Statens vegvesens innsigelser mot vilkåret i hovedsak er samsvarende med de to ovenfor omhandlede vilkår.

For Datatilsynet er det lagt til grunn at også tilfeldige passerende og andre som mer sporadisk vil passere en helautomatisk bomstasjon også skal ha rett til velge om de vil registreres. For at denne muligheten skal være reell, må disse kundene gis mulighet til å leie eller kjøpe en brikke som kan lades med et begrenset antall passeringer (3-5 passeringer). Begrunnelsen for det lave antallet må ses i sammenheng med vilkår nummer 5, se nedenfor.

Av vilkår nummer 5 følger at ihendehaverbrikken, prismessig må tilsvare de øvrige betalingsalternativer. Statens vegvesen har i klagen anført at Datatilsynet ikke har hjemmel til å regulere prisnivået. Det påpekes at Datatilsynet også skal ha gått lenger enn det tilsynet selv, i brev av 12. mars 2004 har uttalt å ha hjemmel til, se vedlegg 15.

Datatilsynet har ingen intensjoner om å regulere prisnivået. Tilsynet tiltrer heller ikke anførselen om at uttalelsen i rapporten det vises til er i strid med vedtaket av 24.02.2005. Det er imidlertid en forutsetning for at alternativet anonym brikke knyttet til en anonym konto, prismessig må tilsvare eller i det minste ikke stå i et vesentlig misforhold til de øvrige betalingsalternativene, dersom det skal kunne vurderes som et reelt alternativ.

Mot vilkår nummer 6, som fastsetter at brikken også skal være tilgjengelig på alle innfartsveier til Tønsberg, Bergen og Gjesdal, har Statens vegvesen anført at dette ikke er praktisk mulig å gjennomføre. Det opplyses at det ikke er mulig å tilby alternativet på alle innfartsveier, fordi det ikke finnes mulige utsalgssteder i rimelig nærhet til bomstasjonene

Skal muligheten til å ferdes uten å legge igjen spor være reell må brikken være tilgjengelig utenfor bompengeringene. Datatilsynet har ikke angitt konkrete krav til avstand, og forutsetter at det lar seg gjøre å administrere praktiske løsninger som likevel kan være et reelt alternativ.

Konklusjon: Datatilsynet anser de påklagde vilkår å være nødvendige og proporsjonale tiltak for det legitime formål å begrense ulempene behandlingen av personopplysninger ellers ville medføre.

Datatilsynet finner ikke grunnlag for å oppheve eller endre vedtaket. Saken oversendes derfor i sin helhet til behandling i Personvernemnda.

Med hilsen

Georg Apenes
direktør

Sverre Engelschjøn
seniorrådgiver
(saksbehandler,
telefon 22 39 69 00)

Vedlegg:

- 1 Klage fra Statens vegvesen, 14.06.05 (ref. 2005/152-16)
- 2 Brev fra Statens vegvesen, 29.11.02 (ref. 2002/2185 –1)
- 3 Varsel om tilsyn, 04.02.04 (ref. 2004/204-1)
- 4 Foreløpig kontrollrapport 12.03.04 (ref. 2004/204-7)
- 5 Pålegg om konsesjonsplikt, endelig rapport, 18.11.04 (ref. 2004/204-18)
- 6 Statens vegvesen, brev 16.01.03 (ref. 2002/2185)
- 7 Statens vegvesen, tilsvare, 13.04.04 (ref. 2004/204-12)
- 8 Statens vegvesen, redegjørelse ”sporfri avtale”, 09.06.04 (ref. (2004/204-14)
- 9 Tilsynets merknader, 25.06.04 (ref. 2004/204-15)
- 10 Fristutsettelse for klage 16.12.04 (ref. 2004/204-22)
- 11 Bergen bompengeselskap, klage, 13.12.04 (ref. 2004/204-21)
- 12 Bergen bompengeselskap, utfyllende klage, 26.01.05 (ref. 2005/204-27)
- 13 Statens vegvesen, brev, 24.01.05 (ref. 2005/152-1)
- 14 Konsesjon med vilkår, 24.02.05 (ref. 2005/152-3)
- 15 Tilsynets brev, 12.03.04 (ref. 2004/204-5)

Kopi:

Statens vegvesen Vegdirektoratet, Pb 8142 Dep, 0033 Oslo

Samferdselsdepartementet, v/Statsråden, Pb 8010 Dep, 0030 Oslo

Tønsberg Hovedvegfinans, v/Aasly, Rådhusgt 1, 3016 Drammen

Bergen Bompengeselskap, v/Evjen, Bergen Kommune, Rådhusgt. 10, 5014 Bergen

Bro & Tunnelselskapet, v/Skulstad, Pb 2623 Møhlenpris, 5836 Bergen