

omstændigheder overstige den maksimumsgrænse, der er fastsat i henhold til stk. 2. Individuelle støtteprojekter behøver ikke forudgående at anmeldes til og godkendes af Kommissionen.

Foreligger der imidlertid konkurrence mellem værfter i forskellige medlemsstater om én bestemt kontrakt, kræver Kommissionen på anmodning af en medlemsstat, at de pågældende støtteprojekter anmeldes på forhånd. I så fald træffer Kommissionen afgørelse inden 30 dage fra anmeldelsen. Disse støtteprojekter må ikke gennemføres, før den har godkendt dem. Kommissionen skal da ved sin beslutning sikre, at den planlagte støtte ikke påvirker handelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

6. Maksimumsgrænsen gælder ikke for støtte i form af kreditfaciliteter til bygning eller ombygning af skibe, såfremt støtten er i overensstemmelse med OECD-Rådets resolution af 3. august 1981 (Arrangement vedrørende eksportkreditter til skibe) eller med eventuelle aftaler, der måtte erstatte resolutionen. En sådan støtte kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet på betingelse af, at den er i overensstemmelse med ovennævnte resolution eller eventuelle aftaler, der måtte erstatte resolutionen.

7. Maksimumsgrænsen gælder ikke for støtte til bygning og ombygning af skibe, når denne støtte ydes som bistand til et udviklingsland. Støtten kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, såfremt den opfylder de betingelser, som OECD's arbejdsgruppe nr. 6 har fastlagt på dette område i sin udtalelse om fortolkningen af artikel 6, 7 og 8 i det OECD-arrangement, der er nævnt i stk. 6 i nærværende artikel, eller såfremt den er i overensstemmelse med senere tilføjelser til eller ændringer i den nævnte udtalelse.

Alle sådanne individuelle støtteprojekter skal anmeldes til Kommissionen, før de iværksættes. Kommissionen kontrollerer det særlige udviklingsaspekt i forbindelse med den planlagte støtte, og at støtten falder ind under de områder, den i første afsnit nævnte udtalelse gælder.

#### Artikel 5

##### Andre former for driftsstøtte

1. Støtte til bygnings- og ombygningsværfters fortsatte drift, herunder støtte til dækning

af tab, støtte til redning af virksomheder og alle andre former for driftsstøtte, der ikke er direkte knyttet til særlige strukturomlægningsforanstaltninger som omhandlet i kapitel III, kan betragtes som forenelig med fællesmarkedet, såfremt den ikke, sammenlagt med produktionsstøtte, der ydes direkte til individuelle kontrakter om skibsbygning og -ombygning i henhold til artikel 4, stk. 4, overstiger maksimumsgrænsen, angivet i procent af støttemodtagerens årsomsætning inden for skibsbygning og -ombygning.

2. Det påhviler medlemsstaterne at dokumentere, i hvilket omfang den nationale støttemodtageres omsætning og tab vedrører skibsbygning og -ombygning, og i hvilket omfang omsætningen og tabet vedrører virksomhedens eventuelle øvrige aktiviteter, samt at oplyse om, hvorvidt støtten tager sigte på delvis at dække tab eller udgifter i forbindelse med de i kapitel III omhandlede strukturomlægningsforanstaltninger med en nøje specificering af disse foranstaltninger.

### Kapitel III

#### Støtte til strukturomlægning

##### Artikel 6

##### Investeringsstøtte

1. Der må ikke ydes investeringsstøtte, uanset om den er sektorbestemt eller ej, til oprettelse af nye skibsværfter eller til investeringer i bestående skibsværfter, hvis en sådan støtte vil kunne øge medlemsstaternes skibsbygningskapacitet.

En sådan støtte kan kun ydes til skibsreparationsværfter, såfremt den er kædet sammen med en strukturomlægningsplan, der indebærer en nedskæring af den samlede skibsreparationskapacitet i den pågældende medlemsstat. I denne sammenhæng kan Kommissionen tage hensyn til kapacitetsnedskæringer foretaget i de umiddelbart foregående år.

2. Stk. 1 gælder hverken for åbning af et nyt skibsværft i en medlemsstat, som i øvrigt ikke har skibsbygningsanlæg, eller for investeringer i det eneste bestående skibsværft i en medlemsstat – på betingelse af, at det pågældende skibsværfts indvirkning på fællesmarkedet er minimal.