

## Inbjudan till aktieteckning

i ett högteknologiskt koncept för ett hållbart samhälle

VärmlandsMetanol AB vill bidra till en energitrygg och hållbar framtid genom att producera inhemsk grön bioMetanol



**Erbjudande till ägare och allmänhet**

Fritt antal aktier får tecknas dock minst 40 st

Emissionsbelopp: Max 10 500 000 kr

Antal emitterade aktier: 150 000 serie B

Teckningskurs: 70 kr/aktie

Anmälningstid: 1/11–13/12 2021

Avstämningsdag: 14/10 2021

*Metanol från skogsavfall – en förträfflig, mångsidig och fossilfri kemikalie  
NU är det dags att investera i säker inhemsk energi!  
Ett angeläget, hållbart industriprojekt – för en ny svensk basindustri*

VärmlandsMetanol AB ska i Hagfors bygga världens första kommersiella fabrik för tillverkning av bioMetanol (träsprit) genom förgasning av skogsråvara – avverkningsrester (GROT) och gallringsvirke samt energiskog odlad på nedlagd jordbruksmark.

### **BioMetanol – hållbar som**

- Motorbränsle
- Bränsle för elbilar med bränsleceller
- Marint bränsle
- Turbinbränsle
- Nyckelkomponent i hundratals kemikalier

ThyssenKrupp Industrial Solutions, har utifrån omfattande ingenjörsarbete beräknat investeringskostnaden till 3,5 miljarder utifrån ett s.k. EPC-kontrakt (Engineering, Procurement and Construction).

Produktionskapacitet 125 000 m<sup>3</sup> högkvalitativ bioMetanol/år.

Skogsråvara kan som bioMetanol bli “flytande el” – en hållbar svensk oljekälla

# Historik

**VärmlandsMetanol grundades 2001 av Björn Gillberg.** Avsikten var då att bygga och driva en mindre (20 MWth) försöksanläggning för produktion av bioMetanol genom för-gasning av restprodukter från skogen. Utifrån egna utredningar och två externa avancerade förstudier beslöts år 2006 att istället satsa på en fullskalig kommersiell anläggning på 111 MWth, med en årlig produktionskapacitet på 125 000 m<sup>3</sup> bioMetanol per år, för låginblandning i bensin.

**År 2007** blev VärmlandsMetanol ett publikt avstämningsbolag som bl.a. ägs av Stiftelsen Miljöcentrum, Hagfors kommun, LRF, TRB (en branschorganisation för 12 större svenska åkeriföretag), ett 40-tal mindre företag och ca 1 560 privatpersoner.

**Det världsledande ingenjör företaget ThyssenKrupp Industrial Solutions (TKIS)** har sedan 2009 arbetat med projektering av VärmlandsMetanols fabrik. I slutet av 2012 var arbetet så långt gånget att fabriken, utifrån det framtagna konceptet, skulle kunna driftsättas inom 3-4 år. TKIS var och är ett av få företag i världen som har kompetens och ekonomiska resurser att klara ett sådant åtagande. På TKIS referenslista finns bl.a. ca 100 kolförgasningsanläggningar.

**Förstudie, MKB, riskstudie** samt ingenjörarbete har färdigställt. Mark har förvärvats och detaljplanlagt för fabriken.

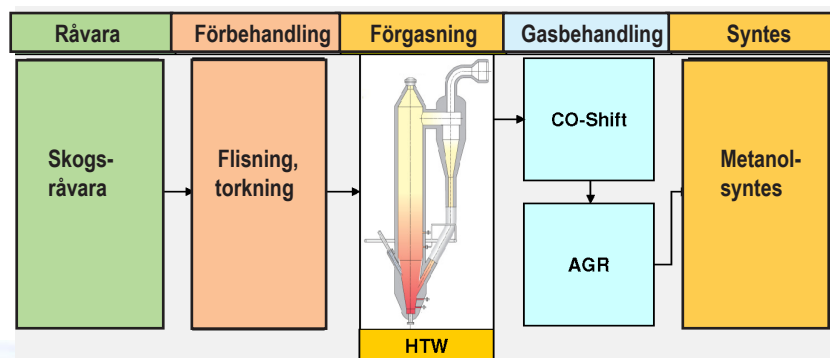
Uddeholmsbolagets gamla brukskontor med 150 kontorsplatser har förvärvats för VärmlandsMetanols respektive byggtentreprenörens projektorganisation under byggfasen.

**Affärsplanen är** att producera bioMetanol som en hållbar allround kemikalie, som kan användas som motorbränsle, marint bränsle, turbinbränsle och nyckelkomponent till hundratals kemikalier. Letter of Intent/Support har ingåtts med Adesso Bioproducts AB och Uddeholms AB om leverans av bioMetanol resp. rågas. Ett samarbetsavtal har också ingåtts med Siemens Energy AB.

**Det koncept, som under tio år** framtagits, går att sälja som en "blåkopie" till andra projekt. Ledtiden från idé till driftstart för en fabrik som vår är ca 10 år. Utifrån vårt framtagna koncept kan den framdeles nedbringas till tre till fyra års byggtid.

**Kalkylerna visade 2012 på** god avkastning under de förutsättningar som rått under många år, d.v.s. ingen energi- eller koldioxidskatt på biodrivmedel. Kapitalet var säkrat. Men från och med 2013 belades låginblandade biodrivmedel med högre koldioxid- och energiskatt jämfört med fossila drivmedel. Detta ledde till att 85% av biodrivmedlen i Sverige importeras från lågprisländer. VärmlandsMetanol har sedan 2013 förfinat projektet i väntan på skattemässiga förutsättningar för inhemsk produktion av biodrivmedel och söker sig nu till andra marknader.

## Förenklad processbeskrivning av VärmlandsMetanols fabrik



## Fakta om VärmlandsMetanols fabrik

- Fabriken är kostnadsberäknad till 3,5 miljarder kr
- Finansiering 50/50 upplåning/eget kapital
- Byggtid beräknas till 3-4 år från beslut om byggstart
- In ca 1 100 ton skogsråvara/dygn (35 virkesbilar/dygn)
- Ut ca 375 000 liter bioMetanol/dygn (12 tankbilar/dygn)
- Cirka 700 personer får arbete under byggtiden
- Cirka 50 personer får arbete på den färdiga fabriken
- Cirka 50 personer får arbete i anslutande verksamheter

## Fakta om förgasningstekniken

Fabriken "matas" med skogsråvara som flisas och torkas, varefter flisen finfördelas och processas till pellets. I förgasaren omvandlas pellets till gas, en blandning av koloxid och vätgas. Förgasningen sker under högt tryck och hög temperatur med reducerad syretillförsel. Processen är självgående och genererar restvärme, som används för att torka flisen. Rågasen behandlas i efterföljande steg så den får rätt relation koloxid/vätgas. Gasen omvandlas därefter i efterföljande steg till metanol.

Processen är miljövänlig. Restprodukterna är näringsrik vedaska och avloppsvatten. Vedaskan återförs till skogsmarken. Efter rening avleds avloppsvattnet till Hagfors reningsverk. Avloppsvattnets låga halter av metanol förbättrar reningsverkets effektivitet. Med förgasningsteknik kan vi av skogsråvara tillverka metanol, etanol, bensin, DME och diesel. Bäst energiutbyte till lägst kostnad erhålls vid metanolproduktion. Ett femtiotal anläggningar kan producera biodrivmedel som räcker för att ersätta all bensin och diesel i Sverige, utan att inkräkta på befintlig skogsindustris råvarubehov.

Förgasningsprocessen ger koldioxid som restprodukt. Den kan användas för tillverkning av e-Metanol om elektricitet finns tillgänglig i tillräcklig mängd och till rimligt pris. Metanolproduktionen kan därvid ökas med 70%. Med dagens elpriser kan en sådan satsning inte räknas hem eftersom den är mycket elkrävande.



Foto: Lars Nilsson  
Fotomontage: Structor Örebro

Ett tjugotal ingenjörer hos ThyssenKrupp har arbetat med projektering av vår bioMetanolfabrik. Tre till fyra års byggtid återstår från investeringsbeslut. Här läggs grunden för en ny svensk basindustri.



# BioMetanol från skogsrester – en växande tillgång

I Sverige finns gott om skog, ca 23 miljoner ha produktiv skogsmark. Under de senaste 100 åren har skogsförrådet fördubblats eftersom avverkningen understigit tillväxten med 20-30% sedan 1920-talet. Så förhåller det sig även i Värmland.

VärmlandsMetanol avser att tillvarata skogsrester som annars skulle bli liggande i skogen och multna ner och avge koldioxid till ingen nytta. Det är helt i linje med EU:s uppfattning att använda skogsrester för produktion av biodrivmedel. Enligt EU-kommissionens bedömning minskar skogsbaserad bioMetanol de fossila koldioxidutsläppen med ca 95% jämfört med bensin.

Skogen räcker både för skogsindustrins behov och för att ersätta Sveriges bensin- och dieselkonsumtion med bioMetanol. Flera statliga utredningar har visat att bioMetanol, tillverkad genom förgasning av trä, är vägen till fossilfrihet.

*“För att styra över till de drivmedel som sett över tid ger de lägsta kostnaderna för att nå klimatmålet borde politiken i så fall snarare inriktas på att få igång en produktion av metan, metanol och/eller DME från grot och skogsflis, eventuellt kompletterat med hydropyrolysbaserade drop in-drivmedel från grot och skogsflis“.*

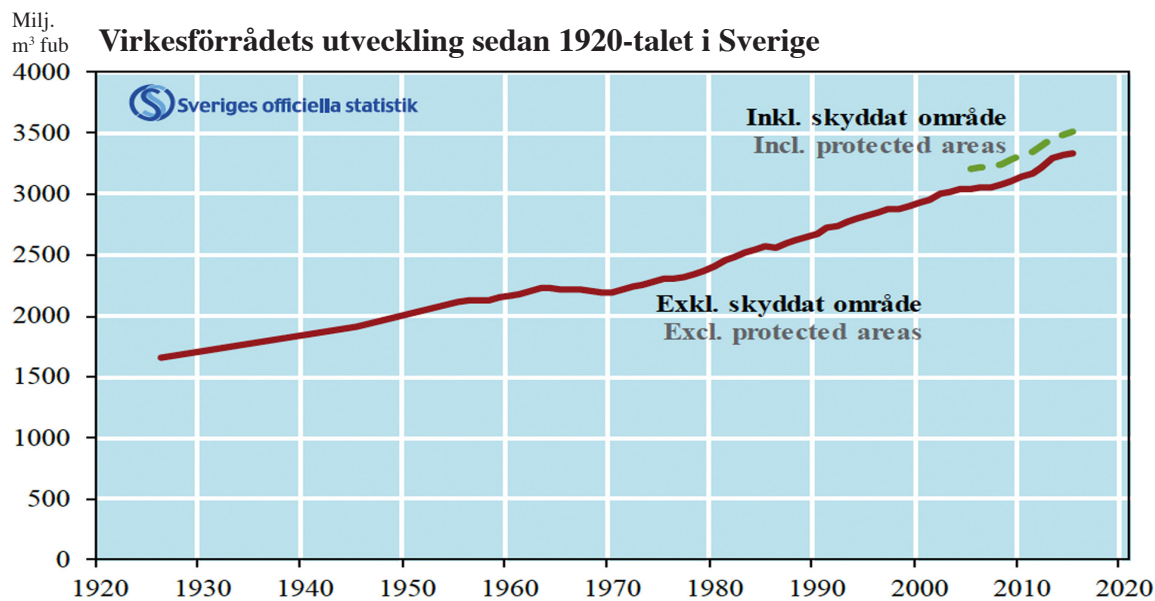
Energimyndigheten – Kontrollstation 2019 för reduktionsplikten

## Virkesförråd i Värmland

	Milj m <sup>3</sup> fub	TWh
Virkesförråd*	209	435
Årlig tillväxt	9,6	19,3
Årlig avverkning	6,4	12,9
VärmlandsMetanols årsbehov	0,4	0,88

\*GROT (skogsrester) ej inräknat (tillgänglig GROT = 5.8 TWår)

## Virkesförrådets utveckling sedan 1920-talet i Sverige



**Totalt virkesförråd 1926-2015.**  
Alla ägoslag förutom fjäll och bebyggd mark. Exklusive (röd) och inklusive (grön) nationalparker, naturreservat och naturvårdsområden skyddade från skogsbruk enligt 2017 års gränser. Medelvärde för de två första Riksskogstaxeringarna 1923-29 resp. 1938-52, därefter glidande femårsmedelvärde.

Källa: Sveriges officiella statistik

## Skog – en grön fabrik driven med solenergi

**Använder vi inte skogen,** utan lämnar träden att dö och förmultna, frisläpps trädens bundna kol till atmosfären som koldioxid för att ånyo fångas upp av växande skog. Resultatet blir ett nollsummespel med konstant kolinlagring i våra skogar.

**Men genom att avverka och återplantera** skogen kan vi öka kolinlagringen. Cirka 45 procent av den avverkade svenska skogen används för produktion av massa och papper, lika mycket blir sågade trävaror och mindre än 10 procent används för uppvärmningsändamål, huvudsakligen fjärrvärme.

**Tillväxten i svensk skog** har sedan ett hundratals år tillbaka årligen överskridit avverkningen. Dagens virkesförråd, liksom mängden bundet kol i skogen, har därför fördubblats under denna period. För varje år som går binds mer kol i vår växande skog än vad som förs bort genom avverkningen.

**Lägg till detta, att träråvaror** för byggnation, möbeltillverkning och andra träkonstruktioner blir en stadigvarande kolsänka. Under sådana omständigheter är vårt svenska skogsbruk koldioxidneutralt. **Den svenska skogens netto-bindning av koldioxid svarar mot det samlade årsutsläppet från svensk vägtrafik och industri.**



Foto: Lena Enksson Sonebrink

I Värmland finns GROT (GRenar Och Toppar) efter gallringar och avverkningar, som hållbart klarar av att förse sex fabriker av VärmlandsMetanols storlek med råvara.



Om man odlade Salix (energiskog) på ca 1 miljon ha av sämre skogsmark och sämre igenväxande åkermark, skulle bioMetanol producerad med förgasningsteknik kunna driva hela Sveriges fordonsflotta.

# Metanol som fordonsbränsle

VärmlandsMetanols ursprungliga idé var att tillverka bioMetanol för låginblandning i bensin. Sådan bioMetanol beskattas dock sedan 2013 med dubbelt så hög energi- och koldioxidskatt som fossil bensin. Denna oskäliga beskattning omöjliggör i nuet en satsning på bioMetanol, eftersom beskattningen gör bioMetanol dyrare än fossil bensin. Sak samma gäller för etanol. Därför importeras 85% av Sveriges biodrivmedel från lågkostnadsländer.

Vi släpper dock inte tanken på en framtida marknad för bioMetanol i Sverige. Det är nödvändigt att öppna upp för inhemskt producerade motoralkoholer, om Sverige ska klara av att få en fossilfri fordonsflotta till 2030. Nationell energisäkerhet och hälsoaspekter är andra tunga argument för en satsning på motoralkoholer som metanol.

## Motoralkoholer kan rädda liv

Idag avlider mer än 4 000 människor i förtid per år på grund av bilavgasernas innehåll av partiklar, oförbrända kolväten och kväveoxid, bara i Sverige. Långt fler blir utsatta för sjukdom. Det är allmänt veterligt, att alkoholer som metanol och etanol brinner renare och effektivare än bensin och diesel och därför också ger renare avgaser och räddar liv. Biobensin och biodiesel förbränns lika dåligt som fossil bensin och diesel.

## Alkoholer miljövänliga som drivmedel

Bensin och diesel består av kolväteföreningar (kolväten), d.v.s. föreningar av kol och väte. Det rör sig om en blandning av många olika kolväteföreningar. Bensin innehåller t.ex. ca 500 olika kolväteföreningar. Vanligast är föreningar bestående av ett tiotal kolatomer. Diesel domineras av föreningar med uppemot 20 kolatomer. Kolväten brinner effektivare och renare ju kortare kolkedjor de består av. Optimal motoreffekt erhålls om förbränningsmotorer matas med ett homogent bränsle, baserat på en enda kolvätemolekyl, som innehåller få kolatomer. En motor konstruerad för att bränna en enda förening kan optimeras maximalt för denna förening. Dagens motorer för bensin och diesel är förbränningstekniskt en dålig kompromiss för en ”salig” bränsleblandning.

Metanol, som har en kolatom per molekyl, brinner renast av alla alkoholer, följd av etanol med två kolatomer per molekyl. Alkoholer innehåller syre, i motsats till fossila drivmedel. Syre behövs för förbränningsprocessen.



Kina satsar brett på metanol som fordonsbränsle både som rent bränsle och som drop-in-fuel. Volvos ägare Geely har utvecklat personbilar och lastbilar som drivs med metanol. Geely har tillverkat världens första lastbil som drivs med ren metanol, d.v.s. M100.



Framtidens elbilar kommer inte att ha tunga batterier eller tunga vätgastankar, utan drivs med bränsleceller, som omvandlar kemisk energi till elektrisk energi. Metanol är ett perfekt drivmedel i sammanhanget och kan, till skillnad mot vätgas, lagras vid normalt lufttryck i en tank precis som bensin. Man får en lätt elbil med god räckvidd och snabb tankning.

## Drop-in fuel

Metanol är idealisk för låginblandning med upp till 25% i bensin för alla befintliga bensinbilar med insprutningsmotor. Inblandning av alkoholer, såväl bio- som fossilbaserade, i bensin förbättrar förbränningsprocessen och resulterar i renare avgaser och minskad energikonsumtion. Därför minskar utsläppen av fossil koldioxid även vid inblandning med fossila alkoholer, t.ex. metanol tillverkad av kol/naturgas.

## Metanol till E85 bilar

Metanol fungerar i befintliga E85-bilar på samma sätt som etanol. Distributionssystem och bilar finns redan på plats. Dagens E85-bilar har sitt ursprung i M85-bilar utvecklade i USA på 1980-talet.

## Metanolmotorer

En motor anpassad för ren metanol är ca 30% mer energieffektiv än en bensin- eller dieselmotor. Detta eftersom metanol har högre oktantal än bensin/diesel, vilket medger högre kompression och högre effekt för en given cylindervolym. Med andra ord blir en metanolmotor med samma prestanda som en bensinmotor mindre och lättare, vilket är en fördel när det gäller vägslitage och lastkapacitet.

## Metanol för elbilar

Metanol är också idealisk som bränsle för elbilar med bränsleceller. Det finns bränsleceller för metanol (DMFC) och bränsleceller för vätgas. De senare kan också drivas med metanol, som då via en konverter omvandlas till vätgas.



Lotus Exige 270 E Tri-Fuel är en sportbil som kan köras på både bensin, metanol och etanol. Den blir väsentligt starkare när den körs på alkoholer. Bilen är en del i Lotus forskning för att få fram fordon som kan köras på framtidens miljövänliga bränslen.



# Nya marknader ger nya möjligheter

**Fossil metanol, tillverkad av naturgas** genom ångreforering eller av stenkol genom förgasning, är en av världens största råvaror inom kemiindustrin för tillverkning av bl.a. färg och plast. Globalt förbrukas ca 73 000 000 årston fossil metanol.

Den svenska årskonsumtionen uppgår till ca 300 000 ton, importvärde ca 900 MSEK. Den globala metanolindustrin omsätter årligen ca 55 miljarder US dollar. Klimatdebatten har nu nått metanolanvändarna, som efterfrågar bioMetanol. Här öppnas en helt ny marknad för VärmlandsMetanol.

- den marina sektorn satsar nu på fossil metanol med sikte på bioMetanol
- en växande marknad för bioMetanol finns inom kemiindustrin
- utbyggnad av sol- och vindkraft ger ökat behov av miljö- och klimatvänlig reservkraft, d.v.s. snabbstartade gasturbiner drivna med bioMetanol
- flygplansturbiner kan i framtiden anpassas till metanoldrift

## Metanol – framtidens marina bränsle



Foto: Lena Eriksson Sonebrink

**Sjöfarten svarar för stora utsläpp** av fossil koldioxid samt betydande utsläpp av hälsovådlig och försurande svavel- och kväveoxid. Lägg därtill utsläppen av hälsovådliga partiklar. Genom internationella överenskommelser har utsläppen minskats och ska minskas radikalt framöver. För utsläppen av fossil koldioxid gäller:

**2030 – minskning med 40% jämfört med 2008**

**2050 – minskning med 50% jämfört med 2008**

Metanol har i sammanhanget seglat upp som en kostnads-effektiv lösning för att minska utsläppen.

**Svenska Stena är en global pionjär** med 15 000 drifttimmars erfarenhet på linjen Göteborg–Kiel. Andra rederier har på bred front följt efter Stena. Samtidigt har tillverkare av marina dieselmotorer, främst MAN, börjat leverera motorer byggda för både metanol och diesel.

**Waterfront Shipping har i nuet elva** oceangående tankfartyg, som drivs med metanol. Ytterligare åtta metanol-drivna fartyg är under leverans. PROMAN och Stena Bulk har dessutom inom ramen för ett samarbetsprojekt beställt tre metanoldrivna fartyg för leverans 2022.

**Møller-Maersk har nyligen beställt åtta** containerfartyg för metanoldrift samt beslutat att alla framtida nya fartyg ska kunna drivas med metanol.

**Den samlade erfarenheten** av hundratusentals drifttimmar visar att utsläppen av svaveldioxid, kväveoxid respektive

partiklar vid drift med metanol minskat med 99%, 40% respektive 95%. Oaktat att man använt fossil metanol minskade dessutom de fossila koldioxidutsläppen med ca 15%. Detta till följd av att metanolen brinner effektivare jämfört med diesel.

**På marknaden finns i dag endast fossil metanol** tillverkad av kol eller naturgas. Rederierna ser satsningen på fossil metanol som ett första steg mot en fossilfri sjöfart genom en efterföljande övergång till bioMetanol.

**Som exempel på den marina metanolmarknaden** kan nämnas, att ett större containerfartyg på 200 000 dödviktston, på sträckan Hamburg–Hong Kong, bränner ca 10 000 ton metanol. Att färdas aktuell sträcka tar 30 dagar. Värmlands-Metanols planerade årsproduktion om 100 000 ton täcker med andra ord endast fem tur- och returesor för ett containerfartyg, som trafikerar sträckan Hamburg–Hong Kong.

**I nuet finns ingen bioMetanol att tillgå.** Med andra ord öppnar sig här en betydande global marknad för bioMetanol som marint bränsle. En marknad som i motsats till fordonsbränsle ej är belagd med energi- och koldioxidskatt.

### Metanolstandard för marina bränslen

Björn Gillberg har under 2020 varit ordförande för en arbetsgrupp inom Internationella Standardiseringsorganisationen (ISO) med uppdrag att snabbt ta fram en internationell standard för metanol som marint bränsle. Gruppen har 2021 utvidgats till att bli en s.k. Work Group (WG 18) med ett femtiotal experter från hela världen. Målsättningen är att standarden ska vara färdig 2023.

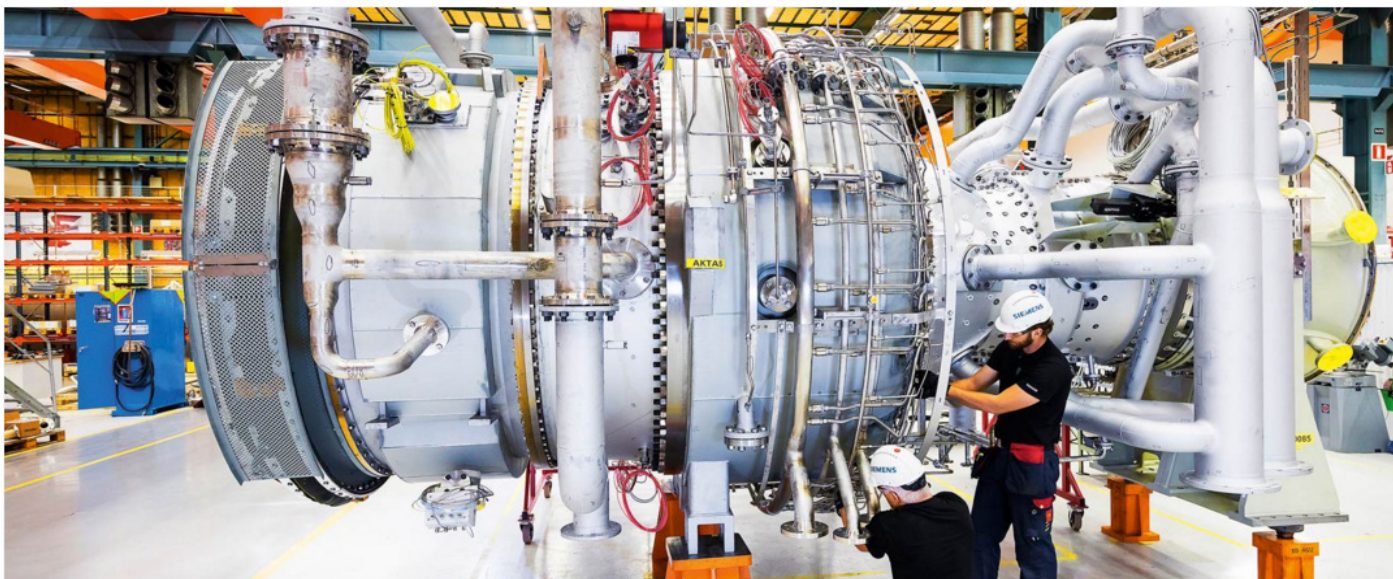
# Metanol för elproduktion

Den snabba utbyggnaden av vindkraft, i Sverige och övriga EU, skapar på sikt en obalans beträffande elförsörjningen när det råder stiltje. Det satsas nämligen inga resurser på snabbstartad reservkraft/balanskraft. I nuet, men inte i framtiden, klarar befintlig vattenkraft denna funtion.

Här öppnar sig en betydande framtida svensk och global marknad. Gasturbiner, som snabbt kan alstra reservkraft, är ett bra alternativ och i sammanhanget den lämpligaste och billigaste tekniken. Gasturbiner kan drivas med diesel, naturgas

eller biogas, men också med alkoholer som metanol. På sikt är det uppenbart att gasturbiner för elproduktion förutsätter biobaserade bränslen. I framtiden kommer gasturbiner drivna med bioMetanol att bli en viktig del av kraftreserven.

Metanol som drivmedel låter sig lagras till väsentligt lägre kostnader än gasformiga drivmedel. Dessutom är metanol ur logistiksynpunkt att föredra. En jämförelse mellan olika förnybara drivmedel utfaller till metanolens fördel. En satsning på fossil metanol som ett framtida turbinbränsle öppnar upp för en successiv övergång till fossilfri metanol.



I Finspång utvecklas gasturbiner som kan producera el och värme. Foto: Siemens

# Metanol för produktion av biodiesel och kemikalier

Fossil metanol tillverkad av naturgas och/eller kol är en betydande global basråvara för kemiindustrins behov. Av metanol tillverkas bl.a. plast, polyester, bindemedel, lim, färgpigment och biodiesel.

Svensk kemiindustri använder årligen ca 300 000 ton fossil metanol till ett värde av ca 900 MSEK. Inhemska och internationella kemiföretag börjar nu efterfråga bioMetanol. Metanol är också en nödvändig komponent vid tillverkning av biodiesel och biobaserade bränslekomponenter.



# Viktiga avsiktsförklaringar/samarbetsavtal

## Adesso BioProducts AB

Adesso BioProducts AB förbrukar 25 000 ton fossil metanol per år, vid förestring av rapsolja för tillverkning av 250 000 ton biodiesel per år. Lars Lind, vd: *“Med kraftigt ökande fokus på transportsektorns klimatutsläpp i hela samhället ser vi en stark tillväxt i efterfrågan på biodrivmedel och biobaserade bränslekomponenter. Förutom vår befintliga portfölj ser vi intressanta möjligheter inom avancerad biodiesel, koldioxidfritt flyg och biobaserade kemiprodukter”*. Adesso BioProducts AB har i 2019 utfärdat ett *Letter of Intent* angående köp av 25 000 ton bioMetanol per år från VärmlandsMetanol AB.

## Siemens Energy AB

Ett samarbetsavtal har i september 2020 ingåtts mellan Siemens Energy AB och VärmlandsMetanol AB. Parterna avser att ömsesidigt verka för utveckling och marknadsföring av metanol som bränsle i gasturbiner för balanskraft samt kommersialisering av bioMetanolproduktion. Siemens Energy AB, med säte i Finspång, har levererat ca 1 000 gasturbiner och 2 300 ångturbiner världen över. Avtalet har sin grund i att den snabba utbyggnaden av vindkraft, i Sverige och övriga EU, på sikt skapar en obalans beträffande elförsörjningen när det råder stiltje. Det satsas nämligen inga resurser på snabbstartad reservkraft/ balanskraft.



# Nu är tiden mogen

**D**en orättfärdiga beskattningen av låginblandade biodrivmedel omöjliggör sedan flera år tillbaka nyinvesteringar i en inhemsk produktion. Vi söker oss därför nu till nya marknader, d.v.s. till rederinäringen och kemiindustrin. Här öppnar sig fantastiska möjligheter, då metanol som marint drivmedel och/eller basråvara åt kemiindustrin ej beskattas med energi- och koldioxidskatt.

## Tiden är mogen

Målet har sedan starten varit att finansiera fabriken 50/50 med eget kapital respektive upplåning. Vår strategi har varit och är, att stegvis ta in kapital i takt med behovet för att duka bordet för de stora investerare, som måste komma in i projektet. Detta i samband med notering på handelsplats alternativt riktade emissioner till ett fåtal investerare.

Nu är tiden mogen för ett nytt steg. Aktuell emission syftar till, att säkra likvida medel för att fortsätta duka bordet genom att hos mark- och miljödombstolen söka och få tillstånd för anläggningen. Det är en omfattande, kostsam och personalkrävande process. Men tillståndet är nödvändigt för att öka projektets attraktivitet och få investerare och potentiella kunder att inse, att nu är det allvar. Kapitaltillskottet behövs också, för att utveckla verksamheten med inriktning på leveransavtal och att söka statlig delfinansiering. Detta inom ramen för de mångmiljardbelopp, som staten avsätter för en grön återstart av Sverige, när coronapandemin väl ebbat ut.

## Omfattande kontaktnät

Vi har byggt upp ett omfattande kontaktnät bland framtidens konsumenter av bioMetanol. Den 1 oktober 2020 ordnade VärmlandsMetanol en videokonferens på temat ”Methanol Critical Mass Meeting”. I konferensen deltog ThyssenKrupp Industrial Solutions samt svenska företag, som i dag använder fossil metanol och har för avsikt att framdeles övergå till bioMetanol eller anpassa sina produkter för bioMetanolanvändning. Det framkom bl.a. att man har för avsikt att före 2030 fasa ut den fossila metanolen. Ett gemensamt dokument har tillställts regeringen angående behovet av statligt stöd till anläggningar för produktion av bioMetanol. Därutöver planerar de deltagande företagen, att få uppvakta ansvarig minister i frågan.

## Allt är på plats

Ingenjörsarbete, detaljplanelagd industrimark, MKB, riskstudier, dispens från strandskyddet för pumphus, överenskommelser om virkesleveranser m.m. är på plats för ett investeringsbeslut. Därför har vi sedan flera år tillbaka dragit ner på driftkostnader/lönekostnader till ett minimum i väntan på bättre tider och nya marknader. Totala löner, ersättningar och sociala kostnader för styrelse och personal inklusive vd har under 2020, 2019 och 2018 uppgått till 376 000 kr, 533 000 kr resp. 405 000 kr.

## Fjärrvärme och e-Metanol

I konceptet ingår att fabriken överskottsvärme kan förse Hagfors kommun med fjärrvärme, när kommunens pannor är uttjänta. Processen ger koldioxid som restprodukt. Den kan användas för tillverkning av e-Metanol, om elektricitet finns att tillgå i tillräcklig mängd och till rimligt pris.

Metanolproduktionen kan därvid ökas med 70 procent. I nuet kan dock, utifrån dagens elpriser, en sådan satsning inte räknas hem, eftersom den är mycket elkrävande.

## Finansiering

Verksamheten har i huvudsak finansierats genom kapitalanskaffning – hitintills 57,9 MSEK. Intäkterna har under åren av förklarliga skäl varit begränsade och förblir så fram till driftstart. Dock har förvärv av mark och kontorsfastigheten, d.v.s. Uddeholmsbolagets gamla brukskontor, finansierats med hyresintäkter från brukskontoret. Fastigheten kommer, när byggfasen inleds, att tas i anspråk av entreprenörens respektive VärmlandsMetanols projektorganisation.

## Det egna kapitalet

Det egna nettokapitalet uppgår per 31 oktober 2021 till 20,4 MSEK inklusive likvida medel om 0,7 MSEK. Beträffande bolagets ekonomiska ställning se även årsredovisningar på hemsidan. Merparten av tillgångarna utgörs av värdet av detaljplanelagd mark för fabriken, kontorsbyggnad och externt ingenjörsarbete, som ThyssenKrupp Industrial Solutions m.fl. har svarat för. Därutöver finns betydande dolda värden, hänförliga till detaljplan, förstudier, MKB, riskstudier och tekniska utredningar, som i stor utsträckning färdigställt av VärmlandsMetanol och ej har bokförts som en tillgång. VärmlandsMetanols samlade värde enligt ovan uppskattas av styrelsen till drygt 100 MSEK.

## Förväntat resultat

Investeringen är beräknad till ca 3,5 miljarder kr. Målet är att finansiera fabriken 50/50 med eget kapital respektive upplåning.

## Förväntat resultat efter skatt (MSEK/år)

År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6	År 7	År 8	År 9	År 10
119	182	224	236	249	262	276	289	302	313

Kalkylen är konservativ. Den bygger på 5 procent ränta, 10 års återbetalningstid från och med år tre, 25 års avskrivningstid samt att marknaden är villig att betala 50 procent mer för bioMetanol än för fossil metanol.

## Affärsidé

Ledtiden för att bygga en kommersiell metanolfabrik från idé till driftstart är ca tio år. Vi har avverkat ca sex av dessa år. Endast tillstånds- och byggfas återstår. Det framtagna underlaget, blåkopian, kan framdeles användas för att bygga ytterligare metanolfabriker, varvid genomförandefasen reduceras till ca fyra år. Blåkopian representerar med andra ord betydande värden, som kan sänka investeringskostnaden avsevärt för efterföljande fabriker. Vår avsikt är också, att utifrån blåkopian i egen regi eller i samverkan med andra intressenter bygga fler fabriker.

Vi har med relativt små medel nått långt och skapat betydande värden. Styrelsen har en speciell skyldighet att slå vakt om nuvarande ägarintressen, när storinvesteringarna kommer in i bilden. Pionjärer, som satsat och satsar för att skapa en energitrygg och hållbar framtid för barn och barnbarn, kommer att belönas.

Uddeholm i oktober 2021

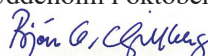
  
Björn O. Gillberg, vd



Foto: Görel Hintze

VärmlandsMetanols vd, Björn O. Gillberg, välkomnar alla att teckna aktier i bolaget. VärmlandsMetanol har under 8 år utan problem kört en Volvo 850 årsmodell 1992 med olika metanolblandningar. Bilen har fungerat perfekt under ca 6 800 mil utan några tekniska förändringar.

## Erbjudande till ägare och allmänhet

Fritt antal aktier får tecknas, dock minst 40 st

**Emissionsbelopp: Max 10 500 000 kr**

**Antal emitterade aktier: 150 000 serie B**

**Teckningskurs: 70 kr/aktie**

**Anmälningstid: 1/11–13/12 2021**

**Avstämningsdag: 14/10 2021**

### Villkor och anvisningar

Emissionsbeslutet är baserat på fullmakt till styrelsen från ordinarie bolagsstämma 2021-06-29. Beslutet innebär att bolaget ska ge ut högst 150 000 B-aktier till en kurs om 70 kr per aktie. Vid full teckning tillför nyemissionen bolaget 10 500 000 kr.

Detta erbjudande omfattas till följd av beloppsregeln inte av EU:s prospektförordning om prospektskyldighet enligt lag (2019:414) med kompletterande bestämmelser. Prospekt är därför ej upprättat.

### Teckningskurs

Grunden för teckningskursen är styrelsens bedömning av värdet på företaget med "know-how", gjorda förstudier, MKB (miljökonsekvensbeskrivning), riskstudie, tekniska utredningar, detaljplanearbete, antagen detaljplan, färdigställd Pre-Basic-Engineering Package, Design Basis Document, strandskyddsdispens för pumphus och förvärv av Uddeholmsbolagets brukskontor samt mark för bioMetanolfabriken i Hagfors.

### Teckningsanmälan och betalning ska ske samtidigt.

Anmälan sker genom samtidig inbetalning av belopp svarande mot antalet tecknade aktier och insändande av teckningssedel. (Teckningssedel finns på vår hemsida).

### Företräde

Emissionen sker utan företräde för nuvarande aktieägare. **Alla får därmed teckna sig för valfritt antal aktier. Lägsta antal aktier som får tecknas är 40 aktier** till ett belopp om 2 800 kronor. För nyemitterade aktier gäller samma rätt som för befintliga B-aktier.

### Teckningstid

Aktierna ska tecknas under tiden 1/11–13/12 2021. Som avstämningsdag gäller 14 oktober 2021.

### Tilldelning och besked om tilldelning

Styrelsen i VärmlandsMetanol beslutar om aktietilldelning. Besked om tilldelning meddelas senast vecka 51, 2021.

Inbetalade, men för aktieteckning ej nyttjade medel, kommer att returneras senast vecka 5, 2022.

### Leverans av aktier

Efter tilldelning förs aktierna omedelbart in i aktieboken och levereras till aktieägarens VP-konto eller depå.

### Anmälan är bindande och ska sändas till:

**admin@varmlandsmetanol.se eller till VärmlandsMetanol AB, Box 61, 683 22 Hagfors**

**Samtidigt som anmälan skickas in ska betalning ske till bg 289-4020**

## VärmlandsMetanol AB – ledning/styrelse

### Styrelseordförande:

Wollmar Hintze, civilingenjör och tekn. dr i kemiteknik vid LTH i Lund, f.d. miljöchef vid Öresundsförbindelsen och vid Citytunnelprojektet i Malmö, idag rådgivare i miljöstrategiska och processtekniska frågor till svensk industri.

### Vd och styrelseledamot:

Björn O. Gillberg, fil. lic., fil. dr h.c., miljöpionjär och grundare av VärmlandsMetanol AB, styrelseordförande för stiftelsen Miljöcentrum och f.d. miljöcontroller vid Öresundsförbindelsen samt vid Citytunnelprojektet i Malmö.

### Övriga styrelseledamöter:

Sture Sonebrink, företagare och aktiv skogsbrukare med lång erfarenhet och kunskap om skog, som byggt upp ett av Sveriges större privata skogsinnehav. Han är en av VärmlandsMetanols grundare.

Gunnar Westlind, byggnadsingenjör som varit aktiv inom järnbrukens anläggningsverksamhet och som projekterings- och projektledare för fabriksanläggningar inom bygg och process, numera Structor i Örebro. Han har även deltagit i arbetet med VärmlandsMetanol:s förstudier som byggsakkunnig.

Revisor: Jan Nyström, PwC.

## VärmlandsMetanol AB – ägarförhållanden

- Bolaget har före nu aktuell emission utgivit 1 499 599 aktier
- Aktiekapitalet uppgår till 1 499 599 SEK
- Bolaget har ca 1 600 aktieägare
- Aktierna är fördelade på 400 000 A-aktier med röstvärdet 1 samt på 1 099 599 B-aktier med röstvärde 1/10
- A-aktierna ägs av fyra privatpersoner, Hagfors kommun, LRF via Lantbrukarnas ek. AB, Skogsbolaget Sture Sonebrink AB och Stiftelsen Miljöcentrum
- B-aktierna ägs av ca 1 560 privatpersoner och ett 40-tal bolag
- Vid den senaste emissionen 2019 utgavs 54 042 B-aktier till en kurs om 70 kr per aktie.

För ytterligare information se vår hemsida:

**www.varmlandsmetanol.se**

och vår

YouTubekanal: **VärmlandsMetanol AB**, inslag nr 28