

VärmlandsMetanol AB (publ):

Inbjudan till aktieteckning – i morgondagens motorbränsle

VärmlandsMetanol AB har för avsikt att i Hagfors bygga världens första kommersiella fabrik för tillverkning av metanol (träsprit) genom förgasning av skogsråvara. Metanol är ett prima högoktanigt motorbränsle, som skall lanseras genom låginblandning i bensin.

Skogsmetanol har av EU utpekats som morgondagens biomassebaserade motorbränsle. EU direktiv 2009/28/EG föreskriver minst 10 procent förnybara drivmedel år 2020, vilket för svenskt vidkommande innebär att årligen ca 500 000 kubikmeter bensin och samma mängd diesel skall ersättas med biobränsle.

Av direktivet framgår, att metanol producerad genom förgasning av skogsråvara är vida överlägsen spannmålsetanol beträffande förmågan att minska utsläppen av fossilbaserad koldioxid.

Svenska regeringen har den 18 mars 2010 till riksdagen överlämnat propositionen 2009/10:128, som innebär att EU:s ovan nämnda direktiv blir svensk lag fr.o.m. 1 december 2010.

Tjugo hektar mark har i Hagfors förvärvat för metanolfabriken utifrån en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), varvid fyra olika lokaliseringar studerades. Området har detaljplanlagt specifikt för fabriken. Detaljplanen har nyligen vunnit laga kraft. Miljöprövningen har våren 2010 påbörjats genom samråd med kommunen, länsstyrelsen och berörda grannar. Tillstånd och villkor enligt miljöbalken förväntas framemot våren 2011.

Aktieägarna i VärmlandsMetanol AB och allmänheten erbjuds att teckna nya aktier i bolaget.

Aktuell kapitalanskaffning behövs bl.a. för att finansiera miljöprövningen och projektering.

Fullständiga villkor publiceras i denna informationsbroschyr.

Erbjudandet:

Emissionsbelopp (högst)	9 526 920 kr
Teckningskurs	60 kr
Företräde	1 aktie på 6 ägda aktier
Antal emitterade aktier	158 782 serie B
Anmälningstid	3 maj - 4 juni 2010
Avstämningsdag	15 april 2010

Utan motorbränsle kollapsar Sverige

Det var den ena utgångspunkten för ett forskningsprojekt, som min kollega Arthur Tamplin och jag startade vid Stiftelsen Miljöcentrum på 1970-talet. Vi ansåg, att Sverige borde satsa på inhemska biomassebaserade motorbränslen med tanke på nationell säkerhet. Den andra utgångspunkten var den ökade halten av fossil koldioxid i atmosfären till följd av förbränning av fossila motorbränslena. För oss på Miljöcentrum var växthuseffekten redan då ett faktum. Det vet alla, som följt våra aktiviteter. (Svante Arrhenius förutsåg problemet 1896).

Jordbruksetanolen räcker inte

Initialt studerade Miljöcentrum förutsättningarna för att klara av Sveriges försörjning med motorbränsle genom en satsning på etanol, d.v.s. vanlig sprit, tillverkad genom jäsnings av spannmål och andra jordbruksprodukter. Vi insåg snabbt, att Sverige saknade jordbruksarealer för att klara detta. För att ersätta

vårt behov av motorbränsle med etanol skulle vi idag behöva 60 miljoner ton spannmål per år. En svensk normalskörd uppgår till ca 5 miljoner ton. Merparten av denna skörd går till livsmedelsproduktion och produktion av djurfoder. Därför kan jordbruksetanol aldrig spela någon betydande roll för vår försörjning av motorbränsle. Förhållandena är likartade även för EU, USA, Indien, Japan och Kina.

Lösningen är skogsmetanol

Metanol (träsprit) är sedan länge en stor baskemikalie inom kemiindustrin. Den tillverkas i huvudsak av naturgas, d.v.s. en fossil gas, som på kemisk väg skiftas till metanol. Metanol kan också tillverkas genom förgasning av kol och/eller ved. I Kina finns nu ett 70-tal förgasningsanläggningar för tillverkning av metanol genom förgasning av kol. Metanolen används bl.a. som motorbränsle. – Men det löser ju inte problemet med växthusgaser, eftersom utgångsprodukten är fossil.

Vid förgasning av ved erhålls ca 65 procent av vedens energiinnehåll som metanol. Med förgasningsteknik kan också dieselbränsle eller etanol tillverkas av ved, men dock med lägre energiutbyte. Det går också att tillverka etanol av skogsråvara med jäsningssteknik, men då blir energiutbytet endast 25 procent.

I de nordliga EU-länderna finns det gott om skog. Sveriges skogsareal uppgår till ca 23 miljoner hektar, att jämföra med ca 2 miljoner hektar åkermark. Sedan 1920-talet har Sveriges årliga skogstillväxt överskridit avverkningen med 20-30 procent. Här finns m.a.o. gott om biomassa för att med förgasningsteknik tillverka en koldioxidneutral metanol som motorbränsle. På sikt gäller dock energiskog som råvarubas. Hela Sveriges behov av motorbränsle i form av metanol kan täckas med ca 2,5 miljoner hektar energiskog.

Metanol – ett välbeprövat motorbränsle

Metanol har ett oktantal på 105 och brinner effektivare och renare i motorerna än bensin, diesel och etanol. Metanol kan låginblandas i bensin – upp till ca 30 procent – och kan i sådana koncentrationer nyttjas i alla bilar med bränsleinsprutning och detta utan någon förändring av bilen. Vid höginblandning, t.ex. 85 procents inblandning, krävs smärre modifikationer, analogt med de bilar som idag körs på E85. I serieproduktion kostar en bil byggd för M85 eller E85 några 100 kr mer än en bensinbil.

Under andra världskriget hölls stora delar av den tyska armén igång med metanol tillverkad av kol med förgasningsteknik. I Sydafrika hölls under apartheidtiden, när landet var utsatt för handelsbojkott, en stor del av fordonsparken likaså igång med metanol tillverkad genom förgasning av kol.

Under 40-talet var det vanligt att bensinen i Sverige drygades ut med metanol, som erhöles som biprodukt vid vissa skogsindustriella processer.

Under 1970-talet satsades i USA miljarder dollar på teknikutveckling inriktad på metanoltillverkning med förgasningsteknik, med kol som råvara. Satsningarna hade sin grund i oron för att man skulle få problem med oljeimporten från mellanöstern. Projektet lades dock i malpåse, när oljepriserna inte ökade som man hade befarat.

På 80-talet sålde dåvarande Nynäs/Koppartrans bensin med 15 procent metanolinblandning (M15). Detta metanolbränsle kunde tankas på bolagets stationer i större städer i hela Sverige och ned genom Europa till München. Planer fanns då på storskalig introduktion av M15, tillverkat i Nynäshamn genom förgasning av kol. Bilarna fungerade utmärkt på M15, men ur miljösynpunkt sett var bränslet olämpligt, eftersom råvaran var fossil. Försäljningen av M15 upphörde efter några år och projektet skrinlades.

I väntan på växthusdebatten

Genom personliga kontakter hade jag möjlighet att på nära håll följa de amerikanska satsningarna på metanoltillverkning på 70-talet och framåt. Jag blev övertygad om, att metanol tillverkad genom förgasning av Sveriges gröna guld, d.v.s. skogsråvara, på sikt skulle komma att spela en stor roll för vårt lands motorbränsleförsörjning. Sedan dess har jag och mina medarbetare vid Miljöcentrum väntat på att växthusproblematiken skulle komma på allas läppar. Vi har under åren skrivit många artiklar om skogsmetanol och förgasning i Miljöcentrums tidskrift Miljö och Framtid (1972-1999).

VärmlandsMetanol AB bildades 2001

År 2001 föreföll tiden så vara mogen för en metanolsatsning. Genom goda vänners och Miljöcentrums försorg bildades VärmlandsMetanol AB. Bolaget ägdes initialt av Miljöcentrum, Hagfors kommun, LRF samt två privatpersoner. Syftet med bolaget var att i Hagfors bygga en försöksanläggning (pilotanläggning) för tillverkning av 60 000 liter metanol per dygn av skogsråvara.

Fram till dess hade Miljöcentrum på ideell basis satsat ca 5 miljoner kr på att förbereda projektet. Från Sparbanksstiftelsen Alfa erhöles 500 000 kr för att dra igång projektet. Europeiska utvecklingsfonden,

Värmlands länsstyrelse och Hagfors Näringslivsstiftelse bidrog dessutom med mindre belopp. Förstudie, miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och riskstudie låg färdiga år 2002. Kalkylen slutade på en investering i storleksordning 600 miljoner kr. Omkring 60 procent av vedens energiinnehåll skulle erhållas som metanol. Resten skulle bli fjärrvärme att avsättas i kommunens fjärrvärmeverk.

Eftersom det rörde sig om en "liten" försöksanläggning gick det inte att få ekonomi i projektet, med mindre än att ca 200 miljoner kr erhöles som bidrag från staten och EU. Från EU förelåg löften att man skulle matcha svenska statsbidrag krona för krona. Efter årtal av "spring i maktens korridorer", gav vi hösten 2006 upp tanken på statlig delfinansiering. Alla, inklusive generaldirektörer medgav, att skogrika Sverige borde satsa på metanol. Men man tvådde sina händer och sade, att man tyvärr saknade medel, därför att man hade fått politiska direktiv om att satsa på etanol.

Beslut om en fullskalig anläggning 2006

Hösten 2006 beslöt VärmlandsMetanols styrelse att istället vända sig till marknaden, för att få in kapital för en kommersiell fullskalig anläggning, d.v.s. en fabrik med fem gånger större kapacitet än pilotanläggningen.

Fr.o.m. 2007 och fram till dagens datum

- Tvenne små **testemissioner** utökade ägarkretsen våren 2007 till ett 120-tal privatpersoner och ett tiotal mindre företag.
- I november 2007 blev bolaget ett **publikt avstämningsbolag**.
- År 2008 gjordes en mindre **publik emission**, som övetecknades till det dubbla emissionsbeloppet, samtidigt som bolaget fick ca 650 nya ägare.
- Under 2007 och 2008 färdigställdes **två förstudier** för en fullskalig anläggning med en beräknad produktionskapacitet om 300 000 liter metanol per dygn.
- **Uddeholmsbolagets f.d. huvudkontor** förvärvades. Där har VärmlandsMetanol sedan 2007 etablerat sig på ett våningsplan. Resterande två våningsplan hyrs tills vidare ut.
- **Mark** (20 ha) har förvärvats för fabriken.
- **Markområdet** har under 2009 specifikt detaljplanelagts för fabriken utifrån en MKB med tillhörande teknisk beskrivning och riskstudie. Detaljplanen har vunnit laga kraft.
- Tillgången på **skogsråvara** har utretts.
- Kontakter har etablerats med **leverantörer av utrustning**.
- **Åtta konsultföretag** har engagerats av VärmlandsMetanol i projektet. Sedan hösten 2009 har det tyska ingenjörsföretaget Uhde (ThyssenKrupp) engagerats för att ta fram ett fördjupat tekniskt underlag att läggas till grund för miljöprövning, fortsatt projektering, finansiering och upphandling. - Uhde byggde redan på 1930-talet förgasningsanläggningar för metanolproduktion baserade på kol. Uhde arbetade också med projektering av den metanolfabrik, som planerades i Nynäshamn på 80-talet.
- Arbete har påbörjats med att fördjupa framtagen **MKB** med tillhörande teknisk utredning och riskstudie. Materialet skall ingå i ansökan till miljödomstolen i Vänersborg om tillstånd och villkor för fabriken enligt miljöbalken. Miljöprövningen har formellt påbörjats den 5 mars 2010 genom ett första s.k. "tidigt samråd" med Länsstyrelsen Värmland. Motsvarande samråd har hållits med berörd lokalbefolkning.
- **Metanolfabriken** är idag **kostnadsberäknad** till ca 3000 miljoner kronor. Per dygn kommer den att konsumera ca 1000 ton skogsråvara och producera 375 000 liter metanol. Den kan också täcka Hagfors kommuns behov av fjärrvärme. Produktionskostnaden beräknas till ca 3,40 kr per liter metanol, d.v.s. ca 7 kr per bensinekvivalentliter, d.v.s. den mängd metanol som ersätter en liter bensin. (svenskproducerad jordbruksetanol har en produktionskostnad på ca 9 kr per bensinekvivalentliter.)
- **Metanolens produktionskostnad** baseras på att fabriken finansieras 50/50 med lån respektive eget kapital samt 25 års avskrivningstid och återbetalning av lånen på 10 år.
- Förhandlingar pågår med bensinbolag om **avsättning av produktionen**.

Vad sker härnäst

Tillstånd och villkor enligt miljöbalken förväntas föreligga april 2011. Därefter kan markarbeten påbörjas i avvaktan på slutlig detaljprojektering och upphandling. Byggtiden beräknas till tre år. Som mest kommer 600-700 personer att vara verksamma på byggarbetsplatsen.

Syftet med emissionen

VärmlandsMetanols strategi har hitintills varit att ta in kapital stegvis i takt med behovet. Strategien har, kopplad till hushållning med bolagets kapital, varit framgångsrik och skapat ett projekt, som vilar på en solid teknisk grund och har kommit långt i tillståndsprocessen.

Nu aktuell emission är en del i denna "trappstegsstrategi". Emissionen syftar till att finansiera den fördjupade MKB:n med tillhörande tekniska utredningar, miljöprövningen och ingenjörsarbete i form av ett s.k. "*Basic Engineering Package*" att läggas till grund för fortsatt detaljprojektering.

I strategien ingår vidare att vid lämpligt tillfälle göra en större publik emission i samband med notering på handelsplats. Mot bakgrund av den utdragna finanskrisen har dock styrelsen avvaktat med en sådan emission. Istället har förhandlingar inletts med finansinstitut/banker i syfte att under den senare delen av 2010 genom en kombination av riktade emissioner till ett fåtal större investerare och upplåning ta in betydande kapital, som behövs för slutlig upphandling av projektet. Först därefter planeras notering av bolaget.

Framtidsutsikter

VärmlandsMetanols affärsidé är att produkten initialt skall låginblandas i bensen på samma sätt som etanol idag låginblandas i 95-oktanig bensen. Metanol respektive etanol innehåller mindre energi per liter jämfört med bensen. Så länge bränslena låginblandas i bensen ökar dock inte den volymmässiga bränslekonsumtionen emedan dessa alkoholer brinner effektivare och renare i motorerna än bensen. I skrivande stund uppgår produktionskostnaden före skatt för bensen till ca 5,30 kr per liter inklusive bruttomarginal. Bensen belastas därutöver med koldioxidskatt och energiskatt på 5,50 kr per liter.

Biomassebaserade motorbränslen är f.n. befriade från dessa skatter och kommer för lång tid framöver att beskattas lindrigare än bensen i syfte att uppnå EU:s klimatpolitiska mål. De ekonomiska framtidsutsikterna är m.a.o. goda för skogsmetanol producerad för 3,40 kr per liter.

Intresset för investeringar i koldioxidneutrala skogsbaserade motorbränslen har ökat markant under 2009, allt under det att det blivit uppenbart att fordonsbränslen baserade på jordbruksprodukter inte har någon större framtid i en svältande värld. Av EU:s direktiv 2009/28/EG antaget 2009 framgår, att metanol producerad genom förgasning av skogsråvara resulterar i en betydligt större minskning av de fossila koldioxidutsläppen, jämfört med etanol producerad genom jäsning av jordbruksprodukter eller cellulosa. Direktivet kommer att införlivas i svensk lag under 2010.

Direktivet föreskriver minst 10 procent förnybara drivmedel år 2020, vilket för svenskt vidkommande innebär att årligen 500 000 kubikmeter bensen samt 500 000 kubikmeter diesel skall ersättas med bio-bränsle. VärmlandsMetanols anläggning kommer att årligen producera 125 000 kubikmeter metanol. Avsättningsmöjligheterna är m.a.o. mycket goda mot bakgrunden av EU:s direktiv samt att VärmlandsMetanols fabrik, till följd av långa ledtider, kommer att vara en av de få i sitt slag i Sverige och Europa, när direktivet träder i kraft.

Metanol är dessutom i motsats till etanol och biodiesel ett utmärkt drivmedel för bränsleceller, som kommer att vara kraftkällan i morgondagens elfordon.

Vårt mål

Vårt mål är, att fabriken i Hagfors skall tas i drift under slutet av 2013. Vår avsikt är, att därefter i egen regi eller i samverkan med andra intressenter, bygga flera skogsmetanol- och/eller skogsdieselfabriker.

Uddeholm i april 2010

Björn O. Gillberg,
VD för och grundare av VärmlandsMetanol AB

Villkor och anvisningar

Emissionsbeslutet är baserat på fullmakt till styrelsen från ordinarie bolagsstämma 09-06-24. Beslutet innebär, att bolaget skall ge ut högst 158 782 B-aktier till en kurs om 60 kr per aktie. Vid full teckning tillför nyemissionen bolaget 9 526 920 kr.

På grund av beloppsregeln omfattas ej detta erbjudande av Finansinspektionens regler om prospektskyldighet, enligt lagen om handel med finansiella instrument. Prospekt har därför ej upprättats.

Teckningskurs

Grunden för teckningskursen är styrelsens bedömning av värdet på företaget med "know how" och gjorda förstudier, MKB (miljökonsekvensbeskrivning), riskstudie, tekniska utredningar, detaljplanearbete, antagen detaljplan, påbörjad miljöprovning, förvärv av Uddeholmsbolagets gamla brukskontor och 20 hektar mark för metanolfabriken.

Teckningsanmälan och betalning skall ske samtidigt

Anmälan sker genom samtidig inbetalning av belopp svarande mot antalet tecknade aktier och insändande av teckningsanmälan, som bifogas separat till detta dokument.

Anmälan är bindande och skall sändas till: *VärmlandsMetanol AB, Box 61, 683 22 Hagfors* (eller alternativt till: fax: 0563-165 63)

Betalning skall ske till *bankgiro 289-4020*.

Företräde

Emissionen sker med företrädesrätt för bolagets ägare. För varje sextal ägda aktier av serie A- och/eller B äger nuvarande ägare rätt att teckna 1 ny aktie serie B.

Emissionen vänder sig även till allmänheten, d.v.s. även till icke-ägare av aktier i VärmlandsMetanol.

Teckningstid

Anmälan skall ske under perioden 3 maj t.o.m. 4 juni år 2010 kl. 18.00. Styrelsen förbehåller sig rätten att förlänga teckningstiden. Som avstämningsdag gäller den 15 april 2010.

Tilldelning och besked om tilldelning

Styrelsen i VärmlandsMetanol AB beslutar om aktietilldelning. Vid överteckning kan tilldelning komma att ske med lägre antal aktier än anmälan avser. Bolagets ägare är dock garanterade tilldelning av minst en (1) aktie för varje sextal ägda aktier av serie A och/eller B. Vid överteckning kan tilldelning till icke-ägare helt utebli.

Besked om tilldelning beräknas sändas ut omkring den 30 juni år 2010

För aktieteckning inbetalade, men ej nyttjade medel, kommer att returneras omkring den 30 juni år 2010.

Leverans av aktier

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

Ledning/styrelse – en presentation

Styrelseordförande:

Marianne Næslund, leg. psykolog.

VD och styrelseledamot:

Björn O. Gillberg, fil.lic, fil.dr h.c., arbetande styrelseordförande för Stiftelsen Miljöcentrum och Miljöcentrum AB samt miljöcontroller vid Citytunnelprojektet i Malmö.

Övriga styrelseledamöter:

Lennart Björk, elektroingenjör, styrelseordförande för Gant samt styrelseledamot i Boomerang och New Moon.

Börje Lagerqvist, lant- och skogsbrukare, ordförande för Mellanskog samt styrelseledamot i Fryksdalens Sparbank och LRF Skogsägarna.

Sture Sonebrink, företagare och skogsbrukare.

Suppleanter:

Minna Gillberg, fil. dr (Lund och Oxford), forskare och strategisk rådgivare (energipolitik och marknadsutveckling).

Wollmar Hintze, civilingenjör och tekn. dr. i kemiteknik (Lund), miljöchef vid Citytunnelprojektet i Malmö samt rådgivare åt Tetra Pak i miljö- och processtekniska frågor.

Revisor: *Stefan Lidén*, Öhrlings *PRICEWATERHOUSECOOPERS*

VärmlandsMetanol AB – ägarförhållanden

Bolaget har före nu aktuell emission utgivit 952 694 aktier. Aktiekapitalet uppgår till 952 694 SEK. Aktierna är fördelade på 400 000 aktier serie A med röstvärdet 1 samt på 552 694 aktier serie B med röstvärde 1/10.

A-aktierna ägs enligt nedan:

Stiftelsen Miljöcentrum 94 118 A-aktier, Jan Bernander 94 118 A-aktier, Skogsbolaget Sture Sonebrink 80 000 A-aktier, Sture Sonebrink 14 118 A-aktier, Marianne o. Björn Gillberg 47 058 A-aktier, Hagfors kommun 47 058 A-aktier, Lantbrukarnas Ekonomi AB 23 530 A-aktier.

Summa 400 000 A-aktier

B-aktierna ägs av ca. 750 privatpersoner samt ett 40-tal företag. Största posten B-aktier, dvs. 250 000 aktier, ägs av Lennart Björk och Ulla Fagerlind Björk. Bland ägarna finns åkeriföretag som Klaralast, Västra Svealands Virkesfrakt och TRB, som är takorganisation för sex stora regionala åkeriföretag med över 7 400 lastbilar.

B-aktierna har utgivits i tre företrädesemissioner under 2007 och 2008 samt en riktad emission 2009. Emissionskursen var 30 kr, 37,5 kr, 50 kr resp. 40 kr.