

Informationsbroschyr, maj 2008

– ang. aktieteckning i VärmlandsMetanol AB (publ)

Villkor och anvisningar

Emissionsbeslutet är baserat på fullmakt till styrelsen från ordinarie bolagsstämma 07-06-26. Beslutet innebär, att bolaget skall ge ut högst 162.160 B-aktier till en kurs om 50 kr per aktie.

Vid full teckning tillför nyemissionen bolaget 8 108 000 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, pågående fördjupad förstudie, förvärv av Uddeholmsbolagets gamla brukskontor och mark för metanolfabriken, samt innehavet av option på befintliga fjärrvärmepannor i Hagfors.

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 61)

Betalning skall ske till *Swedbank i Hagfors : konto 8156-2,903 135 341-1*.

Företräde

Emissionen sker med företrädesrätt för bolagets ägare. För varje ägd aktie av serie A och/eller B äger nuvarande ägare rätt att teckna 0,3 nya aktier serie B.

Emissionen vänder sig även till allmänheten,

d.v.s. även till icke-ägare av aktier i VärmlandsMetanol AB.

Teckningstid

Anmälan skall ske under perioden 5 maj t.o.m. den 9 juni år 2008 kl. 18.00.

Styrelsen förbehåller sig rätten att förlänga teckningstiden.

Som avstämningsdag gäller den 30 april 2008.

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 0,3 aktier för varje ägd aktie 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 2008. För aktieteckning inbetalade, men ej nyttjade medel, kommer att returneras omkring den 30 juni år 2008.

Leverans av aktier

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

Ledning/styrelse - en presentation

Arbetande styrelseordförande

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

VD och styrelseledamot

Sveneric Emanuelsson, f.d. egen företagare inom byggbranschen, f.d. VD för Expo Hagfors.

Övriga styrelseledamöter

Jan Bernander, jur. kand., affärsjurist, styrelseordf. i Björnekulla Fruktindustrier AB och Inveresk Plc, GB.

Börje Lagerqvist, lant- och skogsbrukare, ordförande för Mellanskog.

Nils Persson, f.d. kommunalråd i Hagfors, ordf. för Folkrörelsernas Euforum i Värmland och Föreningen Norden i Värmland.

Sture Sonebrink, företagare och skogsbrukare.

Kjell Sundström, maskiningenjör inom verkstadsindustrin.

Revisor: *Stefan Lidén*, Öhrlings PRICEWATERHOUSECOOPERS

VärmlandsMetanol AB – ägarförhållanden

Bolaget har före nu aktuell emission utgivit 540.534 aktier. Aktiekapitalet uppgår till 540.534 SEK. Aktierna är fördelade på 400.000 aktier serie A med röstvärdet 1 samt på 140.534 aktier serie B med röstvärde 1/10.

A-aktierna ägs enligt nedan:

Hagfors kommun	47.058 A-aktier
Lantbrukarnas Ekonomi AB	23.530 A-aktier
Stiftelsen Miljöcentrum	94.118 A-aktier
Jan Bernander	94.118 A-aktier
Marianne o. Björn Gillberg	47.058 A-aktier
Skogsbolaget Sture Sonebrink	80.000 A-aktier
Sture Sonebrink	<u>14.118 A-aktier</u>
Summa	400.000 A-aktier

B-aktierna ägs av 127 privatpersoner samt 10 mindre företag. Största posten B-aktier, dvs. 68.897 aktier, ägs av Jan Bernander.

B-aktierna utgavs i samband med tvenne emissioner under 2007. Emissionskursen var därvid 30 kr resp. 37,50 kr.

Varför Metanol

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. Den andra var, att vi i Sverige borde satsa på inhemska biomassebaserade motorbränslen med tanke på nationell säkerhet och den ökade halten av fossil koldioxid i atmosfären till följd av förbränning av fossila motorbränslena. På den tiden var det för gemene man och politiska och ekonomiska makthavare okänt, att den ständigt stigande halten av koldioxid i atmosfären skulle orsaka klimatförändringar, d.v.s. det vi idag kallar växthuseffekten. För oss på Miljöcentrum var däremot 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 jäsningsprocesser av spannmål och andra jordbruksprodukter. Vår slutsats blev snabbt, att etanol var ett prima motorbränsle, men att vi saknade jordbruksarealer för att klara behovet med jordbruksetanol. För att ersätta Sveriges behov av motorbränsle med etanol åtgår idag 60 miljoner ton spannmål per år. Fjölårets svenska skörd var 5,2 miljoner ton. Merparten av denna skörd åtgår för livsmedelsproduktion och produktion av djurfoder. Därför kan jordbruksetanol aldrig spela någon betydande roll för vår försörjning av motorbränsle. Förhållandena är likartade även för länder som EU, USA, Indien, Japan och Kina.

Lösningen är skogsetanol

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 s.k. förgasning av kol och/eller ved. I Kina byggs nu ett 70-tal förgasningsanläggningar för tillverkning av metanol genom förgasning av stenkol. Metanolen skall användas som motorbränsle. Men det löser ju inte problemet med växthusgaser, eftersom utgångsprodukten är ett fossilt bränsle, d.v.s. stenkol.

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 s.k. 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 procent 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 stenkol med förgasningsteknik. I Sydafrika hölls under apartheid-tiden, när landet var utsatt för handelsbojkott, en stor del av fordonsparken likaså igång med metanol tillverkad genom förgasning av stenkol.

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 stenkol som råvara. Satsningarna hade sin grund i oro 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 stenkol. Bilarna fungerade utmärkt på M15, men ur miljösynpunkt sett var bränslet olämpligt, eftersom råvaran var stenkol. Försäljningen av M15 upphörde efter några år och projektet skrinlades och då inte minst genom Miljöcentrums engagemang mot projektet.

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 bidat vår tid, d.v.s. väntat på att växthusproblematiken skulle komma på allas läppar. Vi har under åren skrivit många artiklar om skogsmetanol och förgasning i Miljö och Framtid, Miljöcentrums tidskrift, som publicerades från 1972 t.o.m. 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. Varje part ägde 20 procent av bolaget. 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 om 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 togs hösten 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. Genom tvenne små "testemissioner" utökades ägarkretsen till ett 130-tal privatpersoner inklusive ett tiotal mindre företag. Det beslöts vidare, att finansiera bolaget genom notering på en handelsplats. Styrelsen fick fullmakt från bolagsstämman 2007, att ta in ytterligare medel genom en emission med företräde för nuvarande ägare samt genom riktad emission till några få kapitalstarka grupperingar.

Vad har skett under 2007 och fram till dagens datum

- Värmlandsmetanol är numera ett publikt avstämningsbolag.
- En preliminär förstudie har tagits fram för en fullskalig anläggning. Den är kalkylerad till 2.000 miljoner kr. Per dygn kommer den att konsumera 1.000 ton skogsråvara och producera 300.000 liter metanol, samt leverera fjärrvärme för Hagfors kommuns behov. Produktionskostnaden beräknas för närvarande till ca 3 kr per liter, d.v.s. ca 6 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).
- Mark har förvärvats för fabriken.
- Arbetet med detaljplan över fabriksområdet och en fördjupad förstudie pågår.
- Tre konsultföretag är engagerade i arbetet.
- Kontakter har etablerats med tänkbara leverantörer av utrustning.
- Tillgången på skogsråvara har utretts.
- Uddeholmsbolagets f.d. huvudkontor i Uddeholm har förvärvats. Där har VärmlandsMetanol sedan i höstas etablerat sig på ett våningsplan. Resterande två våningsplan hyrs ut.
- Hagfors kommuns option på befintliga fjärrvärmepannor har övertagits. Det innebär, att VärmlandsMetanol, till ett i förväg givet pris, kan köpa pannorna, när fabriken startas upp år 2011. Fabriken skall då försörja kommunen med all behövlig fjärrvärme, som erhålls som biprodukt från metanoltillverkningen. Pannorna ställs därvid av för att vid behov fungera som reservpannor.

Syftet med emissionen

Nu aktuell emission syftar till att ta in kapital för att bl.a. finansiera en fördjupad förstudie, MKB, miljöprövning samt prospekt och affärsplan för kommande notering på handelsplats. Noteringen skall föregås av några riktade emissioner till ett fåtal större investerare. Den kommer dessutom att föregås av s.k. private placement i vår banks regi (Swedbank). Noteringen planeras ske under senare delen av 2008 eller första delen av 2009, varvid betydande belopp skall tas in bl.a. för detaljprojektering, förfrågningsunderlag och upphandling.

Framtidsutsikter

Det är numera uppenbart för gemene man, att jordbruksetanol endast kommer att spela en marginell roll för Sveriges och världens behov av biomassebaserade motorbränslen. Jordbruksarealerna räcker enkom till för en marginell etanoltillverkning i en hungrande värld med allt fler munnar att mätta. Satsningarna på etanol som motorbränsle är en bidragande orsak till dagens rekordhöga spannmålspriser och åtföljande politisk instabilitet i tredje världen

I skogrika Sverige är förutsättningarna goda för att ersätta merparten av konsumtionen av fossila motorbränslen med skogsmetanol tillverkad av svensk skogsråvara med förgasningsteknik, varvid 60 procent av vedens energinnehåll erhålls som metanol. Det går att tillverka etanol av skogsråvara med jäsningssteknik, men då blir energiutbytet endast 25 procent.

EU har fram till nyligen ensidigt främjat jordbruksbaserade motorbränslen. Under våren 2008 har dock en markant omsvängning skett. I kommissionens färskta förslag till direktiv angående främjandet av energi från förnybara källor nämndes i det första utkastet inget om skogsbaserade motorbränslen. I det slutliga förslaget gjordes dock i sista stund ett tillägg om skogsbaserade motorbränslen i Annex VII (tabell A och B), som innehåller regler för beräkning av olika biobränslens nettoutsläpp av koldioxid. Av tabell B framgår, att skogsmetanol är vida överlägsen alla former av jordbruksbaserade motorbränslen, när det gäller att minska koldioxidutsläppen.

Metanol är dessutom i motsats till etanol 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 år 2011. Vår avsikt är, att därefter i egen regi eller i samverkan med andra intressenter, bygga flera skogsmetanolfabriker. Hela Sveriges behov av motorbränsle kan täckas genom en investering i storleksordningen 100 miljarder kronor i metanolfabriker, d.v.s. ett och ett halvt års julklappshandel. Det skulle halvera Sveriges utsläpp av fossil koldioxid, resultera i ca 10.000 nya permanenta jobb och årligen förbättra Sveriges handelsbalans med flera miljarder kronor samt göra landet oberoende av en osäker omvärlds oljeleveranser.

april 2008

Björn O. Gillberg,

arbetande styrelseordförande, VärmlandsMetanol AB