

Inbjudan till teckning av aktier i VärmlandsMetanol

VärmlandsMetanol AB ska i Hagfors bygga världens första kommersiella fabrik för tillverkning av bioMetanol genom förgasning av skogsrester (GROT), gallringsvirke och energiskog.

Erbjudandet

Fritt antal aktier får tecknas, dock minst 40 st

Emissionsbelopp: Max 9 999 975 kr

Teckningskurs: 75 kr/aktie

Antal emitterade aktier: 133 333 serie B

Minsta investering: 40 aktier (3 000 kr)

Anmälningstid: 13/10 - 24/11 2025

Avstämningsdag: 29/9 2025

Syfte: Se sidan sju

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



*Skogsråvara kan som bioMetanol
bli en hållbar svensk "oljekälla"*

BioMetanol – framtidens drivmedel och råvara för kemiindustrin

- En utmärkt fossilfri allroundkemikalie förträfflig som
 - marint bränsle
 - fordonsbränsle
 - bränsle för gasturbiner
 - bränsle för elbilar med bränsleceller
 - råvara för hundratals kemikalier
- Kan användas i befintlig fordonsflotta och i dagens distributionssystem (tankbilar och mackar)

Varför investera nu?

- Tillståndsansökan inlämnad till mark- och miljödomstolen. Byggtillstånd inom sex månader
- Avtal med internationellt rederi om bioMetanolleveranser har ingåtts
- Avtal med värmländska skogsägare om råvara har ingåtts
- Klimatkrav – EU skärper kontinuerligt utsläppskraven för vägtransport och sjöfart
- Kraftig efterfrågan på bioMetanol – över 300 metanoldrivna fartyg redan beställda globalt
- Marknad i snabb tillväxt – Europa importerar stora mängder fossil metanol, men vill övergå till bioMetanol
- EU har målet att bli helt fossilfritt 2050
- BioMetanol är ett utmärkt svenskt beredskapsbränsle
- Nu är det dags att investera i säker inhemsk energi och i en ny svensk basindustri

VärmlandsMetanol AB:s fabrik kommer att producera 125 000 m³ bioMetanol/år

BioMetanol från skogsrester – en växande tillgång

I Sverige finns gott om skog, ca 23 miljoner ha produktiv skogsmark. Under de senaste 100 åren har virkesförrådet 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 de fossila koldioxidutsläppen med ca 95% om bioMetanol används istället för 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”.

Källa: Energimyndigheten,

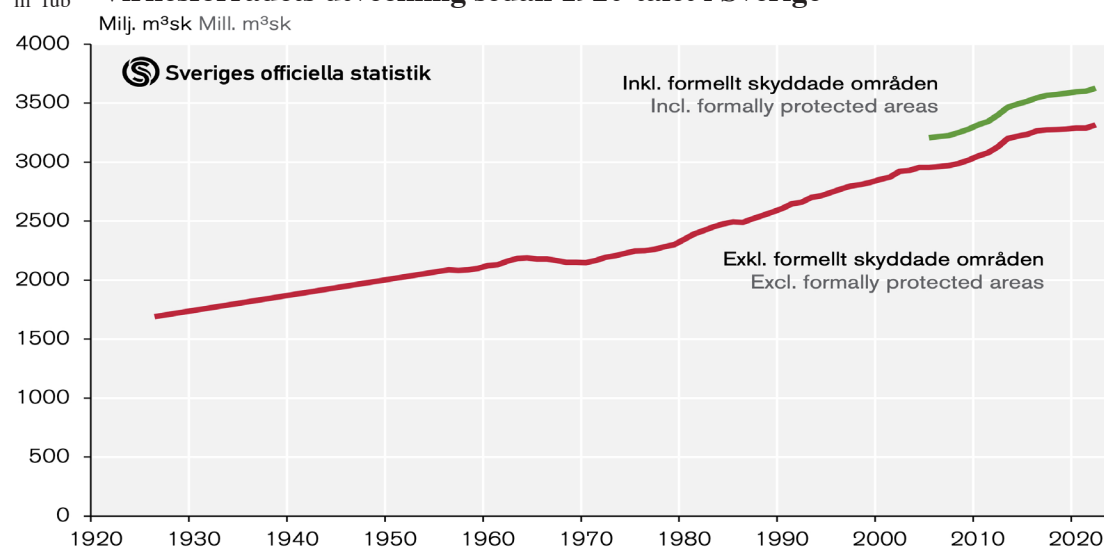
Kontrollstation 2019 för reduktionsplikten

Virkesförråd i Värmland

	Milj m ³ 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 1926-2022

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 Riksskogs-taxeringarna 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. Ca 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.



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

Tillväxten i svensk skog har sedan ett hundratal 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.**



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

Historik

VärmlandsMetanol AB grundades 2001 av Björn Gillberg för att få igång en inhemsk produktion av biodrivmedel kopplad till behovet av nationell energisäkerhet. Preliminärt planerades en mindre (20 MWth) försöksanläggning för produktion av biometanol genom förgasning av restprodukter (GROT) från skogen.

Klimat, miljö och nationell energisäkerhet

Satsningen på bioMetanol bottnade i, att metanol brinner renare och effektivare än något annat flytande drivmedel. Valet av GROT bottnade i den rikliga tillgången i Sverige och möjligheten att minska Sveriges beroende av drivmedelsimport från fjärran länder. Valet av förgasningsteknik bottnade i, att denna teknik är det energieffektivaste sättet att omvandla biomassa till ett flytande klimatneutralt drivmedel.

Publikt avstämningsbolag

År 2007 blev VärmlandsMetanol ett publikt avstämningsbolag, som ägs av Stiftelsen Miljöcentrum, Hagfors kommun, LRF, TRB (en branschorganisation för 12 större svenska åkeriföretag), ett 40-tal mindre företag och ca 1 800 privatpersoner.

Beslut om kommersiell anläggning 2009

Utifrån egna utredningar och två avancerade externa förstudier beslöts 2009, att satsa på en fullskalig kommersiell anläggning på 111 MWth, med en årlig produktionskapacitet på 125 000 m³ bioMetanol. Det världsledande ingenjörsföretaget ThyssenKrupp Uhde anlätades för projektering av VärmlandsMetanols fabrik. År 2008 förvärvades 20 ha mark, som detaljplanerades för fabriken 2010.

Regeringen stoppade projektet med orättfärdiga skatter

År 2012 var det dags för ett investeringsbeslut, baserat på att den producerade metanolen skulle låginblandas i bensen. Kalkylerna visade på god avkastning. Kapital var på väg att säkras. Men då beslöt regeringen plötsligt och oväntat, att alla låginblandade biodrivmedel skulle beläggas med energi- och koldioxidskatt, som baserades på volym och ej på energiinnehåll. Resultatet blev dubbelt så hög energi- och koldioxidskatt på bioMetanol jämfört med fossil bensen och diesel, vilket gjorde projektet olönsamt.

Fakta om VärmlandsMetanol



Foto: Lars Nilsson
Fotomontage: Structor Örebro

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

VärmlandsMetanol gav inte upp

Men VärmlandsMetanol gav inte upp. Utifrån begränsade resurser utreddes alternativa marknader, allt under det att kontakter etablerades med bl.a. globala rederier och kemiindustrin. Slutsatsen blev, att VärmlandsMetanol skulle satsa på bioMetanol för den marina sektorn. För ändamålet behövdes dock en internationell standard för metanol som marint bränsle. Björn Gillberg engagerade sig i frågan och blev 2020 ordförande för en "Task Force" inom den internationella standardiseringsorganisationen (ISO), med uppdrag att ta fram en marin metanolstandard. Den antogs i november 2024 och öppnade därigenom upp för metanol som marint bränsle. I dag kan fossil metanol bunkras vid 130 av världens hamnar.

Avtal med internationellt rederi

VärmlandsMetanol säkrade redan 2022 sjuttio procent av produktionen genom ett avtal med ett internationellt rederi. Därefter uppdaterades det tekniska underlaget och övrigt underlag, som behövs för en tillstånds- och villkorsansökan till Mark- och miljödomstolen i Vänersborg.

Tillståndsansökan ingiven till mark- och miljödomstolen

Ansökan ingavs till domstolen den 23 juni 2025. Den omfattar totalt ca 1 300 sidor inklusive teknisk beskrivning, miljökonsekvensbeskrivning och 34 underlagsrapporter. Tillstånd för att påbörja anläggningsarbeten förväntas inom ca sex månader samt villkor inom ca 12 månader.

Affärsplanen

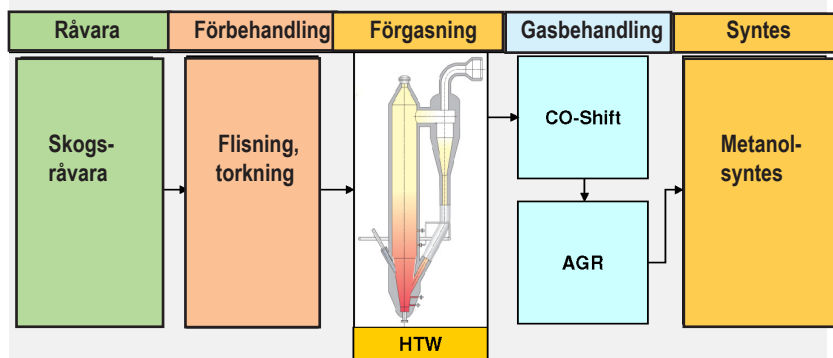
Affärsplanen är att producera och sälja bioMetanol som en hållbar allroundkemikalie, som kan användas som motorbränsle, marint bränsle och bränsle för gasturbiner samt råvara för tillverkning av hundratals kemikalier.

Vår strategi är, att tillsammans med investerare bygga ytterligare metanolfabriker i Sverige och i andra skogsrika länder med vårt koncept som "blåkopia". Ledtiden från idé till driftstart för den planerade fabriken är ca tio år, varav ca tre års byggtid återstår. Utifrån det framtagna konceptet kan ledtiden för ytterligare anläggningar nedbringas till tre till fyra års byggtid.

- Fabriken är kostnadsberäknad till ca 5,5 miljarder kr
- Finansiering 50% upplåning/eget kapital, resten EU-stöd
- Byggtid beräknas till 3-4 år från beslut om byggstart
- In ca 1 100 ton skogsråvara/dygn (35 virkesbilar/dygn)
- In ca 2 000 m³ råvatten/dygn
- Ut ca 375 000 liter bioMetanol/dygn (12 tankbilar/dygn)
- Ut ca 5 ton/dygn vedaska som återförs till skogen
- Ut ca 1 200 m³ kylvatten och 400 m³ renat avloppsvatten/dygn
- Ca 700 personer får arbete under byggtiden
- Ca 50 personer får arbete på den färdiga fabriken
- Ca 50 personer får arbete i anslutande verksamheter

Vidare information sidan fyra samt MKB:n på hemsidan.

Förenklad processbeskrivning



Fakta om förgasningstekniken

Fabriken "matas" med rester efter skogsavverkning (GROT) och/eller energiskog, 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 att den får rätt relation koloxid/vätgas. Gasen omvandlas därefter i efterföljande steg till metanol.

Miljövänlig

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.

Del i fotosyntesen

Projektet är en del i fotosyntesen. Avverkningsresterna har skapats av solljus, vatten och atmosfärens koldioxid. De omvandlas genom förgasningsprocessen och följande processteg till bioMetanol, som när den bränns i en motor omvandlas till koldioxid och vatten. Den koldioxid, som avges till atmosfären genom produktion och användning av bioMetanolen, är av samma typ och mängd, som annars skulle avgått till atmosfären, om avverkningsresterna lämnats kvar i skogen för att ruttna ner.

Metanol som fordonsbränsle

Oaktat den oskäligen beskattningen av låginblandade biodrivmedel tror vi på en framtida marknad för bio-Metanol som fordonsbränsle i Sverige. Inhemsk producerad bioMetanol behövs, om Sverige ska klara av att få en fossifri fordonsflotta till 2045. Nationell energisäkerhet och hälsoaspekter är andra tunga argument för bioMetanol som fordonsbränsle.

Metanolens kemi

Metanol brinner renare och energieffektivare än något annat flytande drivmedel. Resultatet blir därför vid metanoldrift mindre mängd oförbrända kolväten, kväve- och koldioxid samt andra skadliga ämnen i avgaserna jämfört med fossil-drift, även om metanolen är tillverkad av kol eller naturgas. BioMetanol är däremot ett klimatneutralt biodrivmedel.



Volvo lastvagnar lanserade en metanoldriven lastbil redan 2007. Kina satsar nu 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 börjat serietillverka lastbilar som drivs med ren metanol, d.v.s. M100.

Metanol kan rädda liv

I Sverige avlider mer än 4 000 människor i förtid per år på grund av bilavgasernas innehåll av partiklar, oförbrända kolväten och kväveoxid. Långt fler blir utsatta för sjukdom. En satsning på bioMetanol skulle rädda liv.

Drop-in fuel

Metanol är idealisk för låginblandning med upp till 25% i bensin för alla befintliga bensinbilar med insprutningsmotor. Inblandning av metanol, såväl bio- som fossilbaserad, i bensin förbättrar förbränningsprocessen och resulterar i renare avgaser och minskad energikonsumtion.

Metanol till E85 bilar

Metanol fungerar utmärkt i befintliga etanolbilar (E85-bilar).

Metanoltmotorer

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. En metanoltmotor med samma prestanda som en bensinmotor blir därför 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.

Nya marknader ger nya möjligheter

Fossil metanol, tillverkad av naturgas genom ångreforming eller av stenkol genom förgasning, är en av världens största råvaror inom kemiindustrin för tillverkning av bl.a. färger och plaster. Globalt förbrukas ca 56 000 000 årston fossil metanol, värde ca 40 miljarder US dollar.

Den svenska årskonsumtionen uppgår till ca 300 000 ton, importvärde ca 1,6 miljarder kr. 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 klimativänlig reservkraft, d.v.s. snabbstartade gasturbiner drivna med bioMetanol
- flygplansturbiner kan i framtiden anpassas till bioMetanoldrift
- elbilar med bränsleceller kan matas med bioMetanol

Metanol – framtidens marina bränsle



Foto: Lena Eriksson Sonebrink

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

För sjöfartens utsläpp av fossil koldioxid gäller:

2030 – minskning med 20 % jämfört med 2008

2040 – minskning med 70 % jämfört med 2008

2050 – nollutsläpp

Metanol har i sammanhanget seglat upp som en kostnads-effektiv lösning för att minska utsläppen. I dag kan man bunkra metanol i 130 av världens större hamnar.

Svenska Stena Line är en global pionjär med tiotusentals drifttimmars erfarenhet av metanol 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. Stena satsar även på energieffektivisering och eldrift, på sina två nya planerade fartyg för ruten Göteborg–Fredrikshamn. Utöver batterier öppnar man där upp för användning av metanol- och eller vätgasdrivna bränsleceller.

Waterfront Shipping har i nuet nitton oceangående tankfartyg, som drivs med metanol. PROMAN och Stena Bulk har dessutom inom ramen för ett samarbetsprojekt sex metanoldrivna fartyg i drift.

Møller-Maersk har arton containerfartyg som drivs med metanol, samt ytterligare tjugosex fartyg beställda som kan drivas med metanol.

Den samlade erfarenheten av hundratusentals drifttimmar visar, att utsläppen av svaveldioxid, kväveoxid och partiklar vid drift med metanol minskar med 99%, 40% respektive 99%. Oaktat att man använt fossil metanol minskade dessutom de fossila koldioxidutsläppen med ca 15%. Detta till följd av att metanolen brinner effektivare än diesel.

På marknaden finns i dag endast marginella mängder bioMetanol som en bioprodukt från massaindustrin. Fossil metanol tillverkad av kol eller naturgas finns det däremot gott om. Rederierna ser satsningen på fossil metanol som ett första steg mot en fossilfri sjöfart med bioMetanol.

Som exempel på den marina metanolmarknaden kan nämnas, att ett större containerfartyg på 200 000 dödviktston, på sträckan Hamburg - Hongkong, 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 - Hongkong.

Eftersom många rederier har förbundit sig att inom kort gå över till bioMetanol, 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.

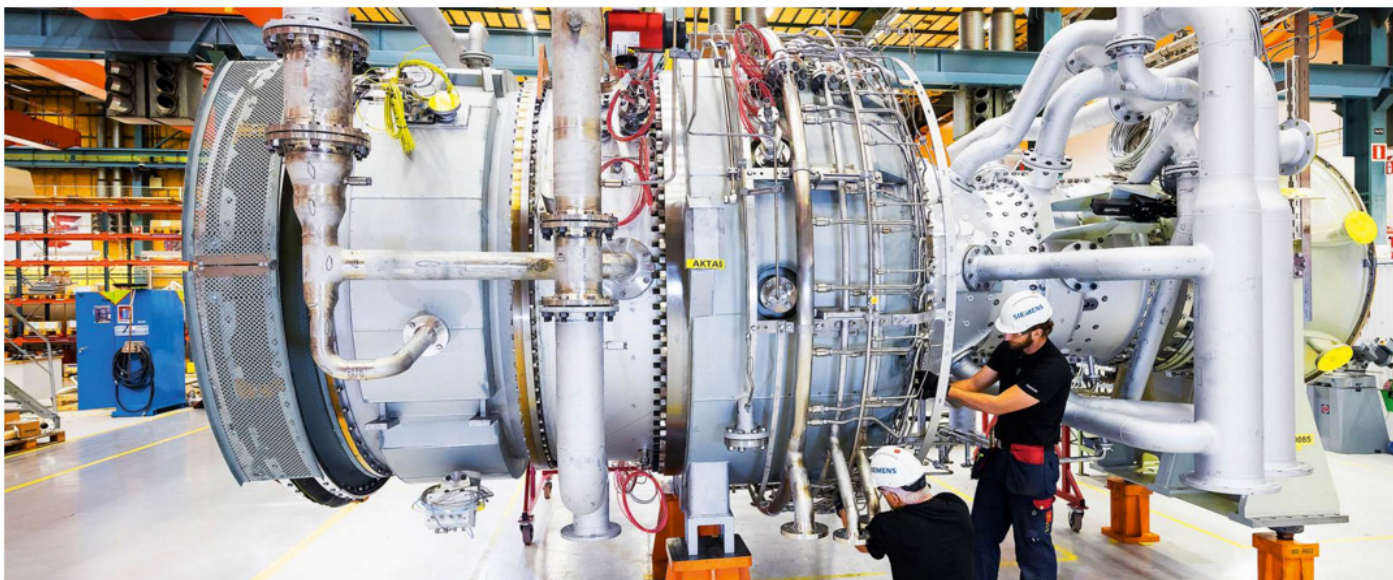
Metanol för elproduktion med gasturbiner

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 funktion.

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 tekniska lösningen. 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 bioMetanol.



I Finspång tillverkar Siemens gasturbiner som kan drivas med metanol och 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 och färgpigment.

Svensk kemiindustri använder årligen ca 300 000 ton fossil metanol till ett värde av ca 1,6 miljarder kr. Inhemska och internationella kemiföretag börjar nu efterfråga bioMetanol. Metanol är också en nödvändig komponent vid tillverkning av biodiesel och biobaserade bränslekomponenter.



Viktiga avsiktsförklaringar och avtal

Internationellt rederi

VärmlandsMetanol har ingått ett avtal med ett internationellt rederi- och logistikföretag om leveranser av 70 000 ton bioMetanol/år. Ytterligare avtal på gång.

Skogsägare

VärmlandsMetanol har ingått avsiktsförklaringar med värmländska skogsägare om leverans av skogsråvara till fabriken.

Sveaskog

Statliga Sveaskog AB är Sveriges största skogsägare. Sveaskog äger 4,1 miljoner ha mark varav ca 3,1 miljoner ha skog, vilket utgör 14% av skogsmarken i Sverige. Sveaskog

och VärmlandsMetanol utreder tillsammans förutsättningarna för lokalisering av flera förgasningbaserade bioMetanolfabriker belägna inom Sveaskogs verksamhetsområde.

Siemens Energy AB

Ett samarbetsavtal har 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. 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.

Nu är tiden inne

VärmlandsMetanol har i dag ca 1 900 ägare. Tillsammans har vi stegvis byggt upp bolaget genom mindre emissioner i takt med behovet. Motgångarna har varit många. Men nu närmar vi oss målet. I och med att vi har lämnat in vår tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen har vi ”dukat bordet” för de stora investerare, som måste komma in i projektet förr eller senare.

Under flera decennier har jag arbetat med att sprida kunskap om bioMetanolens potential som drivmedel – inte som ett framtidsscenario, utan som ett fullt fungerande, hållbart alternativ baserat på etablerad kemi. Trots tydliga tekniska fördelar har intresset länge varit svalt. Marknaden, regelverken och industrin har inte varit redo. Det har saknats vilja att ställa om.

Idag ser vi en förändring. Rederier söker förnybara bränslen för att möta internationella utsläppskrav. Kemisk industri söker cirkulära kolkällor. Policyramverk och klimatmål pressar fram ett nytt tänkande. BioMetanol, med sin flexibilitet, skalbarhet och klimatprestanda, är nu högst relevant. Det jag har arbetat för i årtionden – baserat på vetenskap, inte spekulation – är nu efterfrågat. Tiden har hunnit ifatt oss. BioMetanolens tid är nu.

Min affärsidé är redo att förverkligas. Jag söker kapital för att realisera en lösning som förenar teknisk mognad, hållbarhet och affärspotential. BioMetanol är inte längre ett alternativ – det är en nödvändighet. Jag erbjuder inte en idé att tro på – utan en lösning att investera i.

Uddeholm i oktober 2025


Björn O. Gillberg, vd

Syftet med emissionen

Vi behöver 10 MSEK för att uppdatera investeringskostnaderna, genomföra tillståndsprövningen inför mark- och miljödomstolen samt söka investerare och investeringsstöd från statliga myndigheter och EU. Enkom uppdateringen tar enligt offerter i anspråk ca 5 MSEK (5 000 ingenjörstimmar) och läggs ut på ett utländskt ingenjörsföretag.

VärmlandsMetanols värde

Verksamheten har huvudsakligen finansierats med eget kapital – hitintills 62,3 MSEK. Styrelsen uppskattar bolagets värde till minst 150 MSEK. Detta under beaktande av att ett belopp i denna storleksordning enkom skulle ha åtgått, om allt utredningsarbete hade skett med hjälp av konsulter i stället för som nu, i huvudsak internt och i praktiken oavlönat. De samlade lönekostnaderna inklusive styrelsens arvoden har under 2022, 2023 och 2024 uppgått till 577 374 kr, 619 610 kr och 555 602 kr.

Det egna kapitalet

Det egna nettokapitalet, det vill säga tillgångar minus skulder, uppgår per 30 september 2025 till 20,8 MSEK inklusive likvida medel om 0,4 MSEK. Beträffande bolagets ekonomiska ställning se även årsredovisningen på hemsidan.

Finansiering

Det faktum att staten och EU strösslar ut miljard på miljard på den gröna omställningen snedvrider konkurrensen och tvingar därför VärmlandsMetanol att söka EU-stöd. Kontakter med ansvariga myndigheter tyder på att vi kan få investeringsstöd i storleksordningen 50 procent.

Investeringskostnaden har under åren successivt uppdaterats med utgångspunkt i ThyssenKrupp Uhdes ursprungliga investeringskostnad och index. Potentiella investerare kräver dock noggrannare kalkyler, varför som nämnts en omfattande och kostsam uppdatering kommer att ske.

Förväntat resultat

Investeringen antas nedan uppgå till 5,5 miljarder SEK. Kalkylen bygger på 50 procent stöd, 50 procent eget kapital/lån (50/50), 3 procent ränta, 10 års återbetalningstid från och med år 3, 25 års avskrivningstid samt ett pris på levererad bioMetanol enligt ingånget leveransavtal.

Resultat efter skatt (MSEK/år vid 50 procents stöd)

År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6	År 7	År 8	År 9	År 10
117	174	192	201	210	220	229	238	248	256

Affärsidé

Affärsidén har sedan starten varit, att utifrån ”blåkopian” för Hagforsfabriken bygga flera anläggningar runt om i landet. Investeringskostnaderna och byggtiderna kommer då att väsentligt nedbringas utifrån blåkopian. Samarbetet med Sveaskog är en mycket betydelsefull förutsättning för planerna för flera fabriker.

Vi har med små medel nått långt. Betydande värden har skapats. Framöver kommer kapital att resas genom notering på handelsplats, företrädesemissioner och/eller riktade emissioner till större investerare. I det senare fallet kommer styrelsen att slå vakt om nuvarande ”småägares” intressen genom att ställa krav om inlösen till bra pris för dem, som så önskar.

Villkor och anvisningar

Emissionsbeslutet är baserat på fullmakt till styrelsen från ordinarie bolagsstämma 2025-06-24. Beslutet innebär att bolaget ska ge ut högst 133 333 B-aktier till en kurs om 75 kr per aktie. Vid full teckning tillför nyemissionen bolaget 9 999 975 kr.

På grund av beloppsregeln omfattas detta erbjudande ej 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", gjorda förstudier, MKB, riskstudie, tekniska utredningar, detaljplanearbete, antagen detaljplan, färdigställd Pre-Basic-Engineering Package, Design Basis Document, tillståndsansökan om 1 300 sidor inlämnad för prövning i mark- och miljödomstolen, långsiktigt leveransavtal med rederi, avtal om råvaruleveranser, förvärv av Uddeholms-bolagets brukskontor samt mark för metanolfabriken i Hagfors.

Teckningsanmälan och betalning ska ske samtidigt

Anmälan sker genom samtidig inbetalning av belopp svarande mot antalet tecknade aktier och insändande av teckningssedel, som bifogas detta dokument (*kan även hämtas på vår hemsida*).

Utan 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 st** till ett belopp om 3 000 kronor. För nyemitterade aktier gäller samma rätt som för befintliga B-aktier.

Teckningstid

Aktierna ska tecknas under tiden 13 oktober - 24 november 2025. Som avstämningsdag gäller 29 september 2025.

Tilldelning och besked om tilldelning

Styrelsen i VärmlandsMetanol beslutar om aktietilldelning.

Besked om tilldelning meddelas senast vecka 51, 2025.

Inbetalade, men för aktieteckning ej nyttjade medel, kommer att returneras senast vecka 5, 2026.

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:

info@varmlandsmetanol.se

eller till: **VärmlandsMetanol AB, Box 61, 683 22 Hagfors**



*VärmlandsMetanols vd,
Björn O. Gillberg, välkomnar
alla att ta chansen att teckna
aktier i bolaget.*

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 och 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 bl.a. hos Structor i Örebro. Han har deltagit i arbetet med VärmlandsMetanols förstudier som byggsakkunnig.

Revisor: *Tomas Elander*, Cedra.

VärmlandsMetanol AB – ägarförhållanden

- Bolaget har utgivit 1 584 957 aktier
- Aktiekapitalet uppgår till 1 584 957 SEK
- Bolaget har ca 1 900 aktieägare
- Aktierna är fördelade på 400 000 A-aktier med röstvärdet 1 samt på 1 184 957 B-aktier med röstvärde 1/10
- A-aktierna ägs av fyra privatpersoner, Hagfors kommun, LRF via Lantbrukarnas ek. AB, Stiftelsen Miljöcentrum och Skogsbolaget Sture Sonebrink AB
- B-aktierna ägs av ca 1 800 privatpersoner och ett 80-tal bolag
- Vid den senaste emissionen 2021 utgavs 85 358 B-aktier till en kurs om 70 kr per aktie.

För ytterligare information se vår hemsida:

www.varmlandsmetanol.com

och vår

YouTube-kanal: **VärmlandsMetanol AB**

VärmlandsMetanol AB – www.varmlandsmetanol.com

VärmlandsMetanol AB är ett publikt bolag - aktierna är registrerade hos Euroclear