

VärmlandsMetanol AB

Till
VärmlandsMetanols ägare

Uddeholm den 28 november 2013

För ett år sedan var läget dystert. Riksdagen hade som bekant beslutat att fr.o.m. 1 januari 2013 belägga all låginblandning av biodrivmedel över 5 procent i bensin och diesel med samma koldioxid- och energiskatt, som gäller för fossila drivmedel. Undantag gjordes dock för regeringens favoritbränsle E85, som även fortsättningsvis slapp dessa skatter. Därutöver beslutade riksdagen att införa en s.k. kvotplikt av innebörden, att bensinbolagen fr.o.m. maj 2014 skulle tvingas låginblanda vissa mängder etanol i bensin respektive biodiesel i diesel. Därigenom utestängdes andra biodrivmedel som metanol och DME från marknaden.

För VärmlandsMetanols del innebar detta en tillkommande skatt före moms om 2,82 kr per liter metanol. Denna fördyring innebar att vår metanol skulle bli osäljbar och att det blev omöjligt att resa kapital för våra och likartade investeringar. Lägg till detta kvotplikten, som i praktiken slog undan fötterna för andra biodrivmedel än etanol och biodiesel.

Riksdagen förstod inte vad man röstade om

Vi har sedan hösten 2012 ägnat en stor del av våra resurser åt att bearbeta regeringen och riksdagspolitiker för att få bort koldioxidskatten och i övrigt få en teknikneutral beskattning och en teknikneutral kvotplikt. Vi träffade förra hösten och i våras "tunga" riksdagspolitiker från regeringsalliansens samtliga partier. Det framkom i klartext att riksdagsledamöterna inte hade förstått vad man hade röstat om. De nya skatterna skyllde man på att finansministern började bli bekymrad över att staten förlorade skatteinkomster i takt med att biodrivmedelskonsumtionen ökade. Finansdepartementet vägrade att diskutera skatterna med oss.

Press på regeringen

Vi beslöt att sätta press på regeringen med helsidesannonser i DN m.fl. dagstidningar under perioden december/januari. I annonserna påpekade vi bl.a. att regeringen genom beskattningen och kvotplikten omöjliggjorde att Sverige skulle kunna nå 2030-målet, d.v.s. fossilfri fordonstrafik detta år. Vi nämnde att koldioxidskatt på biodrivmedel var lika tokigt som brännvinsskatt på filmjolk. Det dröjde inte länge förrän man hörde av sig från regeringskansliet och lovade att ta bort koldioxidskatten och göra kvotplikten teknikneutral. Så blir det också när höstbudgeten tas inom kort.

Vinden har vänt

Vinden har också vänt på många andra sätt. I våras gavs vi tillfälle att presentera VärmlandsMetanol vid en utfrågning inför riksdagens näringsutskott. I april kom Kungliga Vetenskapsakademien med en rapport, där man slog fast att för svenskt vidkommande är det metanol och DME tillverkade genom förgasning av skogsråvara som gäller. Numera lyssnar t.o.m. finansdepartementet på oss. När höstbudgeten lades blev vi uppringda från finansdepartementet. Man undrade om vi var belåtna med de regeländringar beträffande beskattningen av biodrivmedel och kvotplikten som föreslogs. Vårt svar var att vi inte var helt belåtna, vilket föranlett besök på finansdepartementet. Vi har i övrigt sammanträffat med finansmarknadsministern för diskussioner om statligt engagemang i VärmlandsMetanol.

fff-utredningen (fossilfri fordonsflotta)

Inom kort kommer också regeringens s.k. fff-utredning att presentera sitt förslag till stöd för andra generationens biodrivmedel. Utredningens utgångspunkt är att merkostnaden för att tillverka andra generationens biodrivmedel jämfört med bensin och diesel skall kompenseras genom fortsatt befrielse från koldioxidskatt. Dessutom skall merkostnaden täckas med ett garanterat pris på biodrivmedel under en tolvårsperiod. Denna prisgaranti skall belasta de fossila drivmedlen.

Som fff-utredningens förslag ser ut i skrivande stund går det att räkna hem vårt projekt igen. Avkastningen på eget kapital hamnar i storleksordningen 10-15 procent. Nu återstår endast att se hur regeringen kommer att behandla förslaget. Kommer man att göra det till lag före valet eller räds man för att stöta sig med väljarna, eftersom förslaget kommer att leda till prisstegringar på bensin och diesel? Initialt rör det sig om några ören per liter för att så småningom trappas upp till ca 50 öre.

EU kommissionen

Positivt är att EU-kommissionen, som normalt går de europeiska jordbrukarorganisationernas ärenden, 17 oktober förra året presenterade ett tilläggsdirektiv ang. biodrivmedel. Man föreslog att konsumtionen av jordbruksbaserade biodrivmedel fr.o.m. 2020 skall begränsas till 5 energiprocent till förmån för bl.a. skogsbaserade drivmedel som metanol. Sorgligt nog har vår energiminister Anna-Karin Hatt fallit in i böndernas klagokör och hävdar att förslaget innebär ett hot mot svensk biodrivmedelsproduktion. Det lobbas nu intensivt i Bryssel mot förslaget från bl.a. Lantmännen och LRF. Förslaget har antagits med smärre modifikationer av EU:s parlament. Sverige är EU:s skogrikaste land. Sverige behöver en ny basindustri inriktad på skogsbaserade drivmedel i en tid när den traditionella skogsindustrin är på tillbakagång.

MKB och riskstudie

Eftersom vi under flera månaders tid tvingades ägna merparten av vår tid åt att bearbeta det politiska systemet har arbetet med ansökan till mark- och miljödomstolen i Vänersborg om tillstånd och villkor periodvis legat på is. Det är berättigat att tala om ett förlorat år. Vi har dock avslutat en mycket omfattande s.k. riskstudie, som tillsammans med en MKB (miljökonsekvensbeskrivning) skall lämnas in till miljödomstolen. Målet är att färdigställa alla handlingar och att få in ansökan till domstolen i början av 2014.

Fortsatt finansiering

Vår strategi har som bekant varit att ta in kapital trappstegsvis i takt med behovet genom emissioner riktade till allmänheten och ägarna. Trappstegsstrategin har hitintills fungerat bra. Vårens emission blev som bekant övertecknad. Men för att gå vidare behöver vi säkra miljardbelopp framöver. Vi var på god väg förra året, innan de olycksaliga regerings- och riksdagsbesluten ryckte undan mattan för oss. Vår investmentbank lade helt enkelt projektet mer eller mindre på is i avvaktan på slutliga beslut från regering och riksdag. Vi är inte ensamma om att på detta sätt ha drabbats av regeringen biodrivmedelspolitik.

Så snart höstbudgeten antagits av riksdagen och fff-utredningens förslag blivit lag drar vi på allvar igång jakten på det stora kapitalet. Under tiden fortsätter vi att duka bordet för att göra Värmlands-Metanol attraktivt för investerare.

Att vara pionjär är inte alltid lätt

Det är inte lätt att vara pionjär. Det vet de delägare som har varit med under hela resan och upplevt regeringarnas ensidiga och ohållbara satsningar på jordbruksbaserad etanol. I kraft av egen kunskap, sparsamhet och 1500 ägare har vi nått långt. Utöver det egna kapitalet tillkommer betydande dolda värden hänförliga till egna såväl avlönade som oavlönade mångåriga arbetsinsatser vid framtagande av detaljplan, förstudier, MKB, riskstudie, tekniska utredningar, Pre-Basic Engineering Package, Design Basis Document m.fl. tekniska dokument. Styrelsen bedömer att kostnaderna härför, om de hade upphandlats externt, skulle ha belastat bolaget med ytterligare ca 80 MSEK. Till detta skall läggas betydande värden i form av förmånliga priser på framförhandlade tekniklicenser.

"Storkapitalet" har hitintills lyst med sin frånvaro och då särskilt riskkapitalister, som ju aldrig tar några risker utan brukar dyka upp när bordet har dukats. Vi är övertygade om att sådana grupperingar, när väl de nya skattereglerna och fff-utredningens förslag kommit på plats, kommer att stå i kö för att "ta över". De är välkomna. Men under förutsättning att pionjärerna inte missgynnas!

Bästa hälsningar


Björn O. Gillberg
VD VärmlandsMetanol AB