

## Till

### VärmlandsMetanols ägare

Så är det då dags att summera det gångna året. Regeringen har beträffande beskattning av biodrivmedel fortsatt på den väg, som skapades 2012 av den tidigare borgerliga regeringen. Energiskatten har vad gäller vissa biodrivmedel ändrats fem gånger sedan 2012, varav två gånger i år. Det skulle inte förvåna om energiskatten ändras igen fr.o.m. januari 2017.

### Biodrivmedel måste kunna konkurrera med bensin/diesel

Ständiga skatteändringar omöjliggör investeringar i nya produktionsanläggningar. Från alla aktörer inom branschen riktas gång på gång kritik mot regeringens politik. Men det hjälper föga. Regeringen gömmer sig bakom EU-kommissionen, vars ståndpunkt enligt regeringen är att biodrivmedel ska beskattas med samma skattesatser som fossila drivmedel. Kommissionen medger dock viss skattelindring, förutsatt att biodrivmedel vid pump inte blir billigare än fossila drivmedel. Men, om biodrivmedel ska kunna konkurrera ut fossila drivmedel måste de vara billigare vid pump, vilket förutsätter fullständig skattebefrielse.

### Regeringen lovar och lovar

En storskalig svensk satsning på biodrivmedel kräver dessutom långsiktiga och stabila skatteregler. Regeringen har lovat att sådana regler ska komma före utgången av mandatperioden, d.v.s. före oktober 2018. Det rimmar illa med att den i somras tillsatta nationella samordnaren ”för ett fossilfritt Sverige” har fått tid på sig att komma med sitt utredningsförslag t.o.m. 31 december 2018.

### Vi rullar inte tummarna

Vi har inte rullat tummarna i väntan på förslaget. Vi har tillsammans med ThyssenKrupp Industrial Solutions, f.d. ThyssenKrupp Uhde, tagit fram konceptet för vår hagforsfabrik. I konceptet ingår förstudier, ingenjörsarbete, licenser, miljökonsekvensbeskrivning, säkerhetsrapport, riskstudier och all annan dokumentation, som behövs för miljötillstånd och byggnation. Men finansmarknaden inväntar de slutliga skattereglerna.

Genomförandetiden för ett projekt som vårt är från idé till driftstart ca tio år. Vi har avverkat ca sju år. Tre års byggtid återstår. Utifrån vårt koncept/blåkopia kan genomförandetiden kortas från tio år till ca fyra år för efterföljande anläggningar. Blåkopian har därför ett betydande ekonomiskt värde. Under året har diskussioner inletts med utländska intressenter, som, utifrån blåkopian, är intresserade av att bygga metanolfabriker.

### Senaste nytt från EU

Så över till senaste nytt från EU. Den 31 november presenterade EU-kommissionen ett ”Vinterpaket” – ett tusensidigt dokument om EUs framtida energiförsörjning. Där slås bl.a. ånyo fast, att livsmedelsbaserade drivmedel som etanol och rapsdiesel ska begränsas till 7 procent fr.o.m. 2020. I stället förordas bl.a. skogsbaserade drivmedel som metanol och DME. Utgångspunkten för framtidens satsningar ska enligt kommissionen vara biodrivmedlens förmåga att minska utsläppen av fossil koldioxid, d.v.s. drivmedlens ”greenhouse gas emission saving value” (GHG-värde). Skogsmetanol från skogsrester har enligt kommissionen ett GHG-värde på 86%. Spannmålsetanol, raps- och palmoljediesel hamnar endast på ca 50%.

### Metanol perfekt för bränsleceller

Just nu är elbilar i ropet. Man talar dock tyst om varifrån elen ska komma. Teoretiskt sett behövs två nya atomreaktorer för att hålla dagens fordonspark igång med eldrift baserad på laddningsbara batterier. Det skrivs också en del om elbilar drivna med vätgas, som via bränsleceller, producerar el.

Men det behövs stora mängder el för att producera vätgas. Därutöver måste som bekant vätgasen distribueras och lagras i fordonen under mycket högt tryck med alla de problem som blir följden.

Metanol, som innehåller hela fyra väteatomer per kolatom, passar utmärkt för elproduktion via bränsleceller. Metanol kan, liksom bensin, dessutom distribueras vid normalt lufttryck. Metanol är helt enkelt ett universellt drivmedel både för förbränningsmotorer och för morgondagens elbilar.



<p>1000 l metanol = 4400 kWh          Totalvikt 840 kg          metanol 790 kg + IBC-behållare 50 kg</p>	=	<p>132 kg vätgas (tryck 200 bar) = 4400 kWh          Totalvikt 9 900 kg          vätgas 132 kg + 132 gasflaskor á 74 kg (1 kg gas/flaska)</p>
--	---	---

**Vi bearbetar makthavarna**

Vi satsar nu mycken tid på att bearbeta de politiska makthavarna genom direktkontakter och via media. Nyligen publicerades i DN ett helt uppslag om VärmlandsMetanol. Journalisten Lasse Svärd slår verkligen ”huvudet på spiken”.

<http://www.dn.se/webb-tv/klipp/ekonomi/gillberg-vill-driva-bilar-med-trasprit/>



Det finns tveklöst tillräckligt med biomassa i skogen för att med förgasningsteknik producera metanol och DME för att driva Sveriges fordonsflotta fossilfritt. En rad statliga utredningar och forskarstudier har kommit till denna slutsats. Tekniken finns, råvaran finns, men den politiska viljan för en omställning saknas ännu. Det är inte lätt att vara pionjär, men jag är övertygad om att vi, VärmlandsMetanols 1600 aktieägare, kommer att spela en avgörande roll för den kommande omställningen.

Bästa hälsningar och med förhoppningar om ett Gott Nytt Metanolår

*Björn O. Gillberg*  
 Björn O. Gillberg  
 vd VärmlandsMetanol AB