

VärmlandsMetanol svarar NWT

NWT har vägrat att ta in nedanstående genmäle som insändare/debattinlägg. VärmlandsMetanol publicerar därför genmålet som betald annons.

Under vinjetten "NWT GRANSKAR METANOLFABRIKEN" inleddes för drygt en vecka sedan en artikelserie om vårt projekt. Det blev en ren och skär lögnhistoria som enbart syftade till att smutskasta en hårt arbetande eldsjäl som satsat både pengar och energi till ett omfattande framtidsprojekt.

NWTs braskande rubriksättning den 14 januari "*Metanolfabriken blev ett luftslott*" har föga att göra med verkligheten. Texten den 14 januari "*i dag nästan 19 år senare har inget hänt*" är en direkt lögn. Den 15 januari påstår man att "*det har investerats över 56 miljoner i bolaget utan att någon fabrik förverkligats*", vilket är ett praktexempel på okunnig journalistik. NWT har gravt brustit i objektivitet och trovärdighet.

Inget har enligt NWT hänt. Tvärtom har vi enligt vår ursprungliga plan skapat betydande värden i form av markförvärv för fabriken, förvärv av kontor, detaljplan, tre förstudier, avancerad förstudie, Conceptual Study, PRE-Basic Engineering, Design Basis, Licence Agreement, MKB, riskstudier, EPC-kontrakt, avtal om virkesleveranser och överenskommelser med potentiella köpare av vår produkt.

För ingenjörarbetet har världskoncernen ThyssenKrupp svarat samt andra konsulter, bl.a. dåvarande Vattenfall Consulting. Hos ThyssenKrupp har ett 20-tal ingenjörer tagit fram det tekniska underlaget. Den tyska koncernen har åtagit sig att bygga fabriken enligt ett EPC-kontrakt, som innebär att man svarar för ingenjörarbete, upphandling och bygg till fastpris. Merparten av förbrukade medel har hamnat hos ovanstående företag. Sammanlagt har tiotusentals externa ingenjörstimmar spenderats på det tekniska underlaget. Den dyraste utredningen har kostat 10 miljoner kronor. Hur i all världen skulle vi kunnat bygga en fabrik kalkylerad till 3,5 miljarder kronor för 56 miljoner?

Björn Gillberg har förhandlat fram alla avtal samt samordnat och aktivt medverkat i arbetet enligt ovan. **Han har därutöver svarat för MKBn.** Han torde vara den mest erfarna personen i Sverige för ett sådant arbete – inte minst efter att som miljöcontroller ha ansvarat för MKBn i samband med bl.a. Öresundsbron och Citytunneln i Malmö. Han har vidare varit ordförande för danska regeringens utredning angående den fasta förbindelsen Fehmarn-Bält samt avverkat ca 200 koncessionsärenden och ärenden i mark- och miljödomstolarna. Men i NWTs artiklar framställs han som "*miljödebattör*", som uppenbarligen inte skulle ha varit värd sin lön.

Tack vare egna insatser och inte minst Gillbergs mångåriga goda relationer till bl.a. ThyssenKrupp har vi lyckats ta fram det tekniska underlaget till

mycket låga kostnader jämfört med det verkliga marknadsvärdet. Vi kan utan tvekan påstå, att den framtagna dokumentationen, som behövs för investeringsbeslutet och ansökan till mark och miljödomstolen har ett värde på ca 100 miljoner kronor, d.v.s. ett värde som avsevärt överstiger det samlade kapitaltillskottet. **Vi har helt enkelt åstadkommit mycket med små medel.**

VärmlandsMetanol har sedan vi blev ett publikt bolag år 2008 i kommunikationen med ägarna och blivande ägare, i emissionsprojekt och årliga brev och vid bolagsstämmor klargjort vår strategi. Den var och är att stegvis ta in kapital för att "duka bordet" enligt ovan, d.v.s. att ta fram det underlag som krävs för att attrahera de kapitalstarka grupper som behövs för att genomföra projektet.

Bordet var färdigdukat 2012 då vi hade lyckats säkra nödvändiga 3,5 miljarder kronor. Men samma år beslöt statsmakten att all låginblandning av biodrivmedel skulle beläggas med samma energi- och koldioxidskatt som gäller för fossila drivmedel. Det kullkastade våra ekonomiska kalkyler och har lett till att vi sedan dess fått inrikta oss på att överleva, i avvaktan på de långsiktiga skatteregler som behövs, för att få igång en inhemsk produktion av biodrivmedel. I brist på sådana regler importerar idag hela 85 % av den svenska biodrivmedelskonsumtionen från läglöneländer.

Vi vill även poängtera att infrastrukturen för vår produkt, i motsats till NWTs uppgifter, redan finns. Bensin inblandad med metanol låter sig utan problem distribueras via befintliga mackar. Så skedde redan på 1980-talet vid dåvarande Nynäs mackar.

Eftersom vi är ett publikt avstämningsbolag är våra aktier registrerade hos Euroclear. I motsats till NWTs påstående kan aktierna köpas och säljas på marknadsplatser för onoterade aktier. Där har priset på bolagets aktier under åren fluktuerat mellan 40-70 kr. På vår hemsida ges information om handel med onoterade aktier.

NWTs artikelserie är ett skolexempel på okunnig sensationsjournalistik i syfte att skada VärmlandsMetanol och dess ägare. Skribenterna saknar uppenbarligen kunskap om hur stora industriprojekt genomförs. I många länder, dock ej i Sverige, finns lagar mot ekonomiskt förtal. En prövning av NWTs artiklar utifrån ett sådant lagrum skulle onekligen ha varit av intresse.

Wollmar Hintze, tekn. dr
ordförande VärmlandsMetanol AB

Sök Björn Gillberg på YouTube