

Referat från vd Björn Gillbergs, anförande vid stämman den 29 juni 2021

Gillberg inledde med att konstatera, att utvecklingen under det gångna verksamhetsåret inte har gynnat ökad låginblandning av motoralkoholer som metanol i bensen. EU-kommissionens förväntade förslag, att tillåta ökade halter av syre i bensen, d.v.s. ökad inblandning av bl.a. metanol i bensen, skulle ha presenterats våren 2021. Men det kommer att senareläggas till våren 2023 till följd av kommissionens s.k. taxonomiförslag. I taxonomiförslaget klassas användning av skoglig biomassa nämligen som icke hållbar.

Beskattningen stoppar låginblandade biodrivmedel

Gillberg konstaterade vidare, att det för närvarande inte finns en marknad för låginblandade biodrivmedel i bensen. Detta eftersom beskattning av låginblandade biodrivmedel inte baseras på energiinnehåll och fossila koldioxidutsläpp utan på volym. Energi- och koldioxidskatten för låginblandad metanol uppgår f.n. till 1,60 kronor per kilowattimme. Motsvarande skattesats för fossil bensen uppgår till endast 0,74 kronor per kilowattimme. Gillberg påpekade, att Socialdemokraterna under valrörelsen 2014 utlovade skattebefrielse för biodrivmedel.

Nya marknader

VärmlandsMetanol har under verksamhetsåret riktat in sig på andra marknader än drivmedel, d.v.s. marknader där metanol ej är belagd med energi- och koldioxidskatt. Han påpekade, att fossil metanol är en betydande basråvara inom kemiindustrin. Kontakter har under året knutits med de stora svenska konsumenterna av fossil metanol.

Ett samarbetsavtal har bl.a. ingåtts med Siemens Energy AB, som producerar gasturbiner för elproduktion. Parterna ser en stor framtida marknad för metanoldrivna gasturbiner för produktion av reservkraft/balanskraft, när vindkraftverken inte producerar el.

En annan viktig framtida marknad för metanol är som ersättning för bunkerolja inom den marina sektorn, som har internationella krav på sig att kraftigt minska utsläppen av svavel, kväveoxid och partiklar. Omfattande och framgångsrika försök med metanol som ersättning för bunkerolja har skett på flera håll i världen under senare år. Resultatet har blivit nollutsläpp av partiklar och svavel och kraftigt reducerade kväveoxidutsläpp. Många rederier satsar nu på övergång till fossil metanol för att på sikt gå över till biometanol.

I sammanhanget rapporterade Gillberg att han varit ordförande under 2020 för en ”task force” inom Internationella Standardiseringsorganisationen (ISO), med uppdrag att snabbt ta fram en standard för metanol som marint bränsle. Målet är att en standard skall föreligga under 2023. Han nämnde också, att Sjöfartsverket vid upphandlingen av nya isbrytare kommer att ställa krav att de skall kunna drivas med alternativa drivmedel som biometanol eller andra biobränslen.

Methanol Critical Mass Meeting

Den 1 oktober 2020 ordnade VärmlandsMetanol ett möte med svenska metanolintressenter för att skapa förutsättningar för att gemensamt främja biometanol. Resultatet har blivit ett fortsatt informellt och formellt samarbete. En gemensam skrivelse har bl.a. avgivits till regeringen om behovet av satsningar på inhemsk produktion av biometanol.

Verksamheten under 2021

Gillberg konstaterade att biometanol tveklöst har en framtid som både drivmedel och basråvara åt kemiindustrin och att det gäller för VärmlandsMetanol, att med begränsade

resurser hålla ut till dess vinden vänder. Utöver befintliga avtal om framtida leveranser satsas under 2021 på ett få till stånd minst ett "Off Take Agreement" om framtida leveranser. Detta är en förutsättning för kapitalanskaffning i form av bidrag från Klimatklivet och EU.

Därutöver kommer VärmlandsMetanol genom Gillberg, att inom ISO arbeta med en marin standard för metanol. Han kommer också som medlem av en arbetsgrupp inom den europeiska standardiseringsorganisationen (CEN WG 38) driva frågan om en europeisk standard för metanol som fordonsbränsle.

Under året kommer också frågan om tillverkning av s.k. elektrometanol att utredas. Preliminära beräkningar visar, att VärmlandsMetanol skulle kunna öka produktionen av metanol med ca 70 procent, till en investering på ca 800 miljoner kronor, utan att öka insatsen av vedråvara. Detta genom att använda överbliven koldioxid för metanolproduktion. För ändamålet krävs dock vätgas, som tillsammans med koldioxiden syntetiseras till metanol. Vätgasen tillverkas därvid genom elektrolys av vatten, vilket kräver ett betydande tillskott av el.