



Effekter av tilläggstullar på import till USA av motorfordon och fordonskomponenter

2019



Kommerskollegium är Sveriges myndighet för utrikeshandel, EU:s inre marknad och handelspolitik. Vår uppgift är att förbättra möjligheterna för internationell handel med utgångspunkt i öppenhet, klara spelregler och fri rörlighet på EU:s inre marknad.

Målet för vårt arbete är att bidra till en väl fungerande inre marknad, en extern handelspolitik i EU som bygger på frihandel samt ett öppet och starkt multilateralt handelssystem.

Vi förser regeringen med beslutsunderlag, utredningar och yttranden samt deltar i internationella möten och förhandlingar.

Kommerskollegiums Solvitcenter hjälper företag och privatpersoner som stöter på problem med den fria rörligheten.

Vi är också värd för flera nätverk med näringslivsorganisationer och myndigheter som syftar till att utveckla förutsättningarna för handeln.

I vår roll som handelsmyndighet ingår dessutom att ge stöd till utvecklingsländer genom handelsrelaterat utvecklingssamarbete. Det sker bland annat genom kontaktpunkten Open Trade Gate Sweden som bistår exportörer från utvecklingsländer i deras handel med Sverige och EU.

Med våra utredningar och rapporter vill vi öka kunskapen om handelns betydelse för samhällsekonomin och för en global hållbar utveckling.

www.kommers.se

Sammanfattning

Den här rapporten analyserar de potentiella ekonomiska effekterna som skulle drabba Sverige, Tyskland, Övriga EU, USA och Japan om USA skulle införa extratullar på import av motorfordon från EU och Japan. Analysen är gjord genom simulering i modelleringsverktyget Metro.

Huvudslutsatserna är att fordonsexporten från de berörda länderna till USA skulle vara betydligt lägre med tilläggstullar på 25 procentenheter, utöver redan befintliga amerikanska importtullar. Sveriges export av motorfordon och fordonskomponenter till USA skulle vara 36 procent lägre med tilläggstullarna. Även fordonsexporten från Tyskland, Övriga EU och Japan skulle vara betydligt lägre, mellan 34 och 36 procent.

USA:s import av motorfordon och fordonskomponenter skulle inte minska drastiskt. Istället skulle importen omfördelas till framförallt Kanada och Mexiko. Deras gemensamma fordonsexport till USA skulle vara 22 procent högre om USA införde importtullar mot EU och Japan.

Effekten av USA:s extratullar på ekonomin som helhet skulle vara mer begränsad för de berörda länderna. Medan Sveriges, Tysklands, Övriga EU:s och Japans BNP skulle vara 0,004 till 0,011 procent lägre med tullarna, skulle USA vara det land vars BNP drabbades mest. USA:s BNP skulle vara 0,015 procent lägre, motsvarande 27 miljarder kronor om USA införde tilläggstullar på 25 procentenheter på import av motorfordon från EU och Japan.

Innehåll

1 Inledning	3
2 Bakgrund	4
3 Analyserat scenario: USA inför 25-procentiga extratullar på import av motorfordon från EU och Japan	6
4 Resultat	7
5 Slutsatser	11
Referenser	12
Tabellbilaga.....	13

1

Inledning

President Trump har haft ett starkt fokus på USA:s handelsunderskott med varor. Enligt presidentens uppfattning är det orättvisa handelsvillkor som orsakat underskottet. Bland annat med hänvisning till detta har presidenten föreslagit att införa extratullar på import av personbilar, lätta nyttofordon och vissa bildelar från EU, Japan och andra länder.

Eftersom motorfordon utgör en relativt stor andel av den totala exporten från de aktuella länderna och att USA är en viktig marknad, riskerar de att drabbas hårt av USA:s tilläggstullar.

Syftet med den här rapporten är att uppskatta vilka ekonomiska effekter dessa höjda tullar skulle kunna få för Sverige, Tyskland, övriga EU samt i viss utsträckning Japan. Analysen baseras på en simulering i modellverktyget Metro¹.

Metromodellen

Metro är en så kallad allmän jämviktsmodell som utvecklats av OECD för analyser av framförallt handelsåtgärder, som till exempel tulländringar och införande av icke-tariffära handelshinder.

Allmän jämviktsanalys är ett verktyg för att analysera potentiella effekter av policyåtgärder som kan påverka flera sektorer och länder. Analysmetoden är särskilt lämpad för att studera relativa omfördelningar mellan länder och sektorer och något mindre lämpad för att uppskatta förändringar i absoluta värden.

OECD:s Metromodell är en global modell som omfattar 57 sektorer, 8 faktorer samt 61 länder (regioner). I modellen kopplas länder och sektorer samman via så kallade input-outputtabeller. Genom denna sammankoppling är det sedan möjligt att se hur effekterna av exempelvis en tull sprids samt dess påverkan på handelsflöden, produktion och inkomster.

2

Bakgrund

I ett tillkännagivande från den 17 maj 2019 ”Adjusting Import of Automobiles and Automobile Parts Into the United States”² förklarade president Trump, i enlighet med sektion 232 av the Trade Expansion Act, att importen av vissa motorfordon och fordonskomponenter utgör ett nationellt säkerhetshot. Ett första steg för att komma till rätta med ett sådant säkerhetshot är att påbörja förhandlingar med de exporterande länderna. Kanada, Mexiko, EU och Japan är de största exportörerna av motorfordon och fordonskomponenter till USA. Kanada och Mexiko omfattas båda av handelsavtalet USMCA som i sig innehåller regler om motorfordon vid 232 åtgärder. President Trump gav därför USA:s handelsrepresentant (USTR) i uppdrag att inleda förhandlingar med EU, Japan och andra länder som USTR anser nödvändiga, i syfte att undanröja detta säkerhetshot. Om USTR:s förhandlingar efter 180 dagar inte har givit tillfredsställande resultat har presidenten rätt att införa ytterligare åtgärder (t ex tullar). När denna tidsfrist löpt ut, 13 november 2019, ska USTR återrapportera om hur förhandlingarna framskrider. Vad som händer därefter är oklart.

Med Japan har USA nyligen ingått en begränsad handelsöverenskommelse som omfattar tullsänkningar och regleringar kring e-handel. I ett andra steg, som ännu inte har förhandlats fram, är det tänkt att även motorfordon ska omfattas. USTR ska även ha meddelat att USA, i ljuset av det nya avtalet, för tillfället inte har några planer på att införa ytterligare sektion 232-åtgärder för bilar mot Japan.³

Mellan USA och EU har inga regelrätta handelsförhandlingar skett. Handelssamtal har dock förts. Eftersom inga kända förhandlingsresultat för bilar och bildelar har uppnåtts med EU och Japan, kan det inte uteslutas att USA kan komma att införa tilläggstullar på motorfordon och fordonskomponenter från EU och Japan på 25 procentenheter när tidsfristen har löpt ut. Sverige, Tyskland, Övriga EU och Japan riskerar i så fall att drabbas hårt av sådana tilläggstullar.

Om EU och Japan drabbas av tilläggstullar kommer de med största sannolikhet att införa motåtgärder gentemot USA. I skrivande stund finns inga offentliga uppgifter om vad dessa motåtgärder skulle innebära. Simuleringarna och analysen omfattar därför bara de amerikanska åtgärderna och inte eventuella motåtgärder.



Den analys som finns i rapporten fokuserar på ett scenario där både EU och Japan drabbas av extratullar på import av motorfordon till USA. EU och Japan är de länder som specifikt omnämns i president Trumps tillkännagivande ”Adjusting Imports of Automobiles and Automobile Parts Into the United States” från 17 maj 2019. Ordern ger även USTR i uppdrag att undersöka andra länder som anses relevanta. Ett sådant land skulle kunna vara Sydkorea. Vi har dock valt att inte göra någon analys där även Sydkorea omfattas av extratullar. Anledningen till detta är dels att de inte omnämns specifikt, dels för att de står för en mindre andel av USA:s import av motorfordon men framförallt för att de under 2018 gick med på att modifiera sitt frihandelsavtal med USA (KORUS) från 2012. Modifieringarna innebär bland annat att USA får skjuta upp tullminskningar för lätta lastbilar fram till år 2041 och att Sydkorea underlättar för bilimport från USA. Det finns dock inget som explicit undantar Sydkorea från 232-åtgärder.⁴

3

Analyserat scenario:

USA inför 25-procentiga extratullar på import av motorfordon från EU och Japan

Det analyserade scenariot innebär att USA inför 25 procentenheters tull utöver redan befintliga tullar, på import av större delen av alla motorfordon och fordonsdelar från EU och Japan. Det referensscenario mot vilket det modellerade scenariot jämförs utgörs av Metromodellens basscenario men där vi har uppdaterat detta med de tilläggstullar på stål och aluminium som USA införde i mars 2018 mot de flesta av världens länder. De tilläggstullar som införts av USA och Kina som resultat av handelskriget dem emellan ingår inte i scenariot. Likaså omfattar inte referensscenario förändringar som skett inom fordonsindustrin på senare tid. Sådana förändringar är till exempel en stark ökning av svensk bilexport till USA, att utländska tillverkare i ökade grad producerar vissa modeller i USA samt att USA:s handelskrig mot Kina kan slå mot export till USA med stort kinesiskt innehåll.

Resultaten av simuleringen är beräknade som den jämvikt som uppstår på medellång sikt, dvs. omkring 5–10 år. Under den tiden beräknas eventuella sysselsättningseffekter ha suddats ut men teknologisk utveckling, kapitalackumulering och stordriftsfördelar har inte hunnit ge långsiktiga effekter.

De varor som omfattas av tilläggstullar i det här scenariot är personbilar, lätta nyttofordon och bildelar. Detta är de varugrupper som specifikt omnämns i president Trumps tillkännagivande från den 17 maj 2019. Eftersom sektorn motorfordon i Metro även omfattar lastbilar och bussar, som inte omfattas av de amerikanska åtgärderna, har tilläggstullen viktats för att få en rättvisande nivå på de nya tullsatserna.

Simuleringen har även gjorts med ett alternativt scenario där Japan lyckats förhandla fram ett undantag för sin export och bara EU drabbas av USA:s motorfordonstullar. Detta scenario redovisas inte i rapporten men återges i tabellform i tabellbilagan som Scenario b. I stora drag ger detta scenario liknande effekter som huvudscenariot för alla regioner utom Japan. För de länder och regioner som drabbas av USA:s extratullar är resultaten starkare om Japan undantas från tilläggstullarna. De regioner som inte omfattas av tilläggstullarna får dela med sig något av de positiva exporteffekterna av att stå utanför, till Japan.

I rapporten redovisas resultat för länderna/regionerna Sverige, USA, Tyskland, Japan, Övriga EU, Övriga Nordamerika samt Övriga världen. I de bakomliggande simuleringarna som analysen bygger på finns även resultat för Frankrike och Kina särredovisade. Dessa resultat återfinns i tabellbilagan. Som ett resultat av att Frankrike och Kina särredovisas skiljer sig definitionerna av Övriga EU och Övriga världen i tabellbilagan och i rapporten.

4

Resultat⁷

Enligt statistik från FN (se tabell 1 och 2) utgör motorfordon och fordonsdelar en stor andel av exporten från de länder som riskerar att drabbas av USA:s extratullar på motorfordon. För Sveriges, Tysklands och Övriga EU:s del utgör motorfordon 16, 18 respektive 11 procent av den totala exporten. För Japan utgör motorfordonsexporten hela 23 procent av total export. Enligt samma statistik utgörs omkring en sjättedel av Sveriges export till USA av motorfordon och 6,7 procent av Sveriges motorfordonsexport går till USA.⁸ USA är alltså en relativt viktig marknad för den svenska fordonsindustrin. En kraftigt ökad amerikansk tull på motorfordon från EU riskerar att även indirekt drabba såväl fordonsindustrin som Sveriges ekonomi i stort eftersom Sverige även är underleverantör av varor och tjänster till fordonsindustrin i Tyskland och övriga EU⁹.

Denna indirekta påverkan återspeglas dock inte i de bilaterala exporteffekterna som återges nedan men väl i den minskade produktionen och total export.

För Japan och Tyskland är USA en än viktigare marknad för motorfordon än för Sverige. 40 procent av all japansk och en fjärdedel av all tysk export till USA utgörs av motorfordon. En tredjedel av Japans export av motorfordon går till USA och för Tyskland är motsvarande andel 12 procent. För regionen Övriga EU utgör fordonsindustrin en något mindre andel av total export till USA, 7,7 procent och 5,0 procent av regionens fordonsexport går till USA.

Tabell 1. Total export/import 2018, miljarder kronor

		IMPORT TILL							
		Sverige	USA	Tyskland	Japan	Övriga EU	Övriga Nordamerika	Övriga världen	Världen
EXPORT FRÅN	Sverige	-	93	150	22	667	17	432	1 380
	USA	29	-	351	536	1 605	3 708	4 638	10 867
	Tyskland	258	1 146	-	207	7 227	244	3 911	12 994
	Japan	11	1 161	163	-	499	177	4 009	6 020
	Övriga EU	716	2 767	6 681	411	17 761	547	9 530	38 414
	Övriga Nordamerika	4	5 589	84	113	367	170	1 090	7 418
	Övriga världen	196	4 172	1 682	1 989	7 379	688	29 251	45 356
	Världen	1 216	14 928	9 111	3 278	35 504	5 550	52 862	122 449

Källa: UN comtrade

Tabell 2. Export/import av motorfordon 2018, miljarder kronor

		IMPORT TILL							
EXPORT FRÅN		Sverige	USA	Tyskland	Japan	Övriga EU	Övriga Nordamerika	Övriga världen	Världen
	Sverige	-	15	20	4	120	3	64	225
	USA	3	-	59	13	66	680	298	1 118
	Tyskland	52	285	-	61	1 224	61	720	2 403
	Japan	4	458	24	-	133	78	686	1 383
	Övriga EU	91	213	965	46	2 213	57	696	4 281
	Övriga Nordamerika	0	1 358	41	6	30	73	91	1 599
	Övriga världen	12	236	113	43	343	87	904	1 738
	Världen	162	2 565	1 221	174	4 128	1 039	3 459	12 748

Källa: UN comtrade

De länder från vilka USA har störst motorfordonsimport är övriga länder i Nordamerika, det vill säga Kanada och Mexiko. Tillsammans står dessa länder för över hälften av USA:s import av motorfordon. Dessa länder omfattas dock inte av president Trumps hot om tilläggstullar för motorfordon men har under det omförhandlade NAFTA-avtalet (USMCA) åtagit sig vissa kvantitativa restriktioner för exporten till USA.

EU som helhet utgör, efter Övriga Nordamerika, den näst största leverantören av motorfordon och fordonsdelar till USA och står för 20 procent av total export dit medan Japan står för 18 procent. Tillsammans står Övriga Nordamerika, EU och Japan för 91 procent av den totala motorfordonsimporten till USA.

Resultaten från analysen visar att USA är det land som drabbas hårdast ekonomiskt av sina egna tilläggstullar, åtminstone på BNP-nivå (se tabell 3). USA:s BNP skulle vara 0,015 procent lägre med 25 procentenheters högre importtullar på motorfordon från EU och Japan. Detta motsvarar ca 27 miljarder kronor. Även Japan och Sverige tillhör de länder i simuleringen som drabbas hårdast ekonomiskt på BNP-nivå med 0,011 respektive 0,010 procent lägre BNP, motsvarande 4,7 respektive 0,5 miljarder kronor.

Med en relativt diversifierad export, både när det gäller sektorsfördelningen och landfördelningen, skulle den totala svenska exporten till hela världen bara vara 0,1 procent lägre (se tabell 3 och 5). Japan och Tyskland skulle drabbas något hård-



Tabell 3. Makroekonomiska effekter, procentuell skillnad jämfört med referensscenariot

	Sverige	USA	Tyskland	Japan	Övriga EU	Övriga Nordamerika	Övriga världen	Världen
BNP (fasta priser)	-0,010	-0,015	-0,004	-0,011	-0,005	0,011	0,002	-0,004
Produktion	-0,024	-0,032	-0,052	-0,133	-0,022	0,192	0,010	-0,013
Exportvolym	-0,070	-0,146	-0,181	-0,440	-0,090	1,413	0,035	0,004
Importvolym	-0,139	-0,016	-0,314	-0,705	-0,079	1,561	0,039	0,002

Källa: Egna beräkningar/OECD Metro

Tabell 4. Effekter för motorfordonssektorn, procentuell skillnad jämfört med referensscenariot

	Sverige	USA	Tyskland	Japan	Övriga EU	Övriga Nordamerika	Övriga världen	Världen
Produktion – motorfordon	-2,14	0,17	-3,15	-5,45	-1,46	13,20	0,80	-0,28
Exportvolym – motorfordon	-2,65	1,70	-4,11	-9,83	-1,96	19,20	2,93	-0,09
Importvolym – motorfordon	-0,92	-0,66	-1,49	-2,10	-0,47	5,52	-0,25	-0,09

Källa: Egna beräkningar/OECD Metro

Tabell 5. Total export/import, procentuell skillnad jämfört med referensscenariot

		IMPORT TILL							
		Sverige	USA	Tyskland	Japan	Övriga EU	Övriga Nordamerika	Övriga världen	Världen
EXPORT FRÅN	Sverige	-	-2,83	-0,22	-0,70	0,02	1,75	0,21	-0,07
	USA	-0,56	-	-0,76	-1,25	-0,59	1,38	-0,49	-0,15
	Tyskland	0,08	-6,62	-	-1,01	0,29	2,70	0,43	-0,18
	Japan	0,88	-9,53	0,92	-	0,92	4,13	1,08	-0,44
	Övriga EU	-0,13	-0,80	-0,35	-0,83	-0,05	1,62	0,10	-0,09
	Övriga Nordamerika	-1,72	2,68	-0,15	-2,09	-2,07	2,93	-1,35	1,41
	Övriga världen	-0,19	0,68	-0,25	-0,56	-0,15	1,35	-0,03	0,03
	Världen	-0,14	0,00	-0,31	-0,71	-0,08	1,56	0,03	0,00

Källa: Egna beräkningar/OECD Metro

are och ha 0,4 respektive 0,2 procent lägre export. Även USA:s totala export till hela världen skulle drabbas något av de höjda fordonstillarna och vara 0,1 procent lägre än utan USA:s tilläggstillar. Det är också värt att notera att den totala exporten från USA skulle vara lägre till alla länder och regioner i analysen förutom till Övriga Nordamerika (tabell 5).

Som framgår i tabell 4 skulle både produktion och export av motorfordon vara mindre i de drabbade länderna efter att 25 procentiga amerikanska tilläggstillar införts. Totalt skulle produktionen

av motorfordon vara 5,4 procent lägre i Japan, 3,2 lägre i Tyskland och 2,1 lägre i Sverige. Även motorfordonsproduktionen i Övriga EU skulle vara mindre, minus 1,5 procent. Den av president Trump så eftersökta ökningen av inhemsk produktion är modest. Medan USA:s egen produktion av motorfordon, för egen konsumtion eller export, endast skulle vara 0,2 procent högre bakom en tullmur skulle Övriga Nordamerika vara den region som verkligen drar nytta av tilläggstillarna. Produktionen av motorfordon i Övriga Nordamerika skulle vara 13 procent högre.

Tabell 6. Export/import av motorfordon, procentuell skillnad jämfört med referensscenariot

		IMPORT TILL							
		Sverige	USA	Tyskland	Japan	Övriga EU	Övriga Nordamerika	Övriga världen	Världen
EXPORT FRÅN	Sverige	-	-35,99	-2,01	-1,11	-0,75	5,67	-0,64	-2,65
	USA	-0,27	-	-1,59	-2,08	-0,86	4,34	-2,46	1,70
	Tyskland	-1,37	-33,56	-	-3,33	-0,77	5,71	-0,70	-4,11
	Japan	-0,42	-35,97	-1,94	-	-0,68	6,45	-0,30	-9,83
	Övriga EU	-0,87	-34,10	-1,99	-2,81	-0,47	6,23	-0,52	-1,96
	Övriga Nordamerika	7,45	22,02	6,79	5,89	5,77	13,19	3,74	19,20
	Övriga världen	0,52	16,29	-0,29	-1,15	0,77	7,85	0,53	2,93
	Världen	-0,92	-0,66	-1,49	-2,10	-0,47	5,52	-0,19	-0,09

Källa: Egna beräkningar/OECD Metro

Tabell 6 redovisar effekterna på bilateral handel med motorfordon för de sju länderna och regionerna samt för världen som helhet. Exporten av motorfordon från Sverige till hela världen skulle vara 2,7 procent lägre med tilläggstullarna än utan. Japan, Tyskland och Övriga EU skulle också erfaras lägre motorfordonsexport, med 9,8, 4,1 respektive 2,0 procent. USA:s exportvolym för motorfordon skulle vara 1,7 procent högre. Samtidigt skulle exporten från Övriga Nordamerika och Övriga världen vara 19 respektive 2,9 procent högre.

Trots den höjda tullmuren skulle den amerikanska importen av motorfordon bara vara marginellt mindre. Totalt skulle USA:s import av motorfordon minska marginellt, med 0,7 procent, till stor del beroende på att importen från EU och Japan ersätts med import från andra länder, framförallt regionen Övriga Nordamerika. Även för övriga länder och regioner i simuleringen skulle importen av motorfordon vara något lägre. Japan och Tyskland är de två länder som skulle erfaras störst negativ skillnad. Övriga Nordamerika skulle vara den enda region som skulle importera större volym motorfordon.

De största effekterna av extratullarna ser man bilateralt för exporten av motorfordon till USA. Sveriges export av motorfordon till USA skulle vara 36 procent lägre med 25 procentenheter extra tull. Även motorfordonsexporten från

Japan, Övriga EU och Tyskland och skulle vara markant lägre, 36 procent lägre från Japan och 34 procent från såväl Tyskland som Övriga EU. Exporten från Övriga Nordamerika och Övriga världen skulle däremot vara högre, 22 respektive 16 procent.

Det är värt att notera att även motorfordonshandeln mellan de drabbade exportländerna påverkas negativt i någon mån. Till exempel skulle Sveriges export av motorfordon vara 2,0 procent lägre till Tyskland och 1,1 procent lägre till Japan med 25 procentenheters högre tull på import av motorfordon till USA. Huvudanledningen till den lägre exporten till andra producentländer torde vara en minskad efterfrågan på insatsvaror och insatstjänster från den svenska fordonsindustrin när förutsättningarna för att exportera till USA försämras för dessa länder. En generellt lägre importefterfrågan skulle också kunna vara en delförklaring.

Sveriges export av motorfordon skulle vara mindre till alla de regioner som omfattas av simuleringen förutom till Övriga Nordamerika dit den skulle vara 5,7 procent högre. Eftersom fordonsexporten till Övriga Nordamerika endast utgör en mindre del av Sveriges totala fordonsexport kompenseras detta inte den lägre exporten till övriga regioner. Även USA:s fordonsexport skulle vara lägre till samtliga länder och regioner förutom till Övriga Nordamerika.

5

Slutsatser

Om USA inför extratullar för import av motorfordon och fordonsdelar från EU och Japan skulle den svenska bilindustrin drabbas hårt. Vår analys visar att 25 procentenheters extra tull skulle innebära 36 procent mindre fordonsexport till USA från Sverige inom 5–10 år. Även fordonsexporten från Tyskland, Övriga EU och Japan skulle drabbas hårt och vara 34–36 procent lägre till USA om tullarna införs. USA:s närmaste grannar, Kanada och Mexiko är de som skulle överta mycket av den export som EU och Japan tappar. Exporten av motorfordon och fordonskomponenter från Övriga Nordamerika till USA skulle vara 22 procent högre om de aviserade fordonstullarna införs. Även den totala fordonsexporten, till alla länder, skulle vara lägre för Sverige, Tyskland och Japan med USA:s högre tullar. Medan effekten för Sveriges fordonsexport skulle vara relativt modest, med 2,7 procent lägre export totalt, skulle den totala exporten från Japans och Tysklands fordonsindustrier vara 9,8 respektive 4,1 procent lägre.

Effekterna för ekonomin som helhet är mer begränsad för alla de analyserade regionerna. Den totala exporten från alla sektorer och till alla

länder skulle vara marginellt lägre för Sverige, Tyskland, Övriga EU och Japan men även den totala exporten från USA skulle vara något lägre med de amerikanska tullarna än utan. På BNP-nivå skulle effekterna vara små och variera mellan -0,011 procent i Japan till 0,004 procent i Tyskland. Även USA:s BNP skulle drabbas negativt och vara 0,015 procent lägre. I kronor räknat skulle Sveriges BNP vara en halv miljard lägre och USA:s 27 miljarder lägre med amerikanska tilläggstullar på 25 procentenheter.

Det är viktigt att komma ihåg att den ovan redovisade analysen genomförts i en modellmiljö där alla andra faktorer förutom USA:s tullhöjning har hållits konstanta. I en tid där världsekonomin riskerar att gå mot en konjunkturedgång, samtidigt som världshandeln är utsatt för stora påfrestningar går det inte att se de ovan analyserade resultaten isolerat. Skeenden i omvärlden kan påverka utvecklingen i både positiv och negativ riktning och analysen i rapporten ska snarast ses som en fingervisning om den påverkan USA:s potentiella extratullar kan ha på ekonomin och handelsmönstren.

Referenser

Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada, Side Letters 3 and 14. <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/united-states-mexico-canada-agreement/agreement-between>

Francois 2018, Technical Note – The Impact of US Metals and Vehicles Tariffs on Sweden, <https://www.regeringen.se/4a1be0/contentassets/co44ad7457a14bfcbbfb5bd9c0214fef/technical-note--the-impact-of-us-metals-and-vehicles-tariffs-on-sweden.pdf>

In Focus: South Korea: Background and U.S. Relations, Congressional Research Service, Updated August 1, 2019. <https://fas.org/sgp/crs/row/IF10165.pdf>

In Focus: U.S.-Japan Trade Agreement Negotiations, Congressional Research Service, Updated October 3, 2019. <https://fas.org/sgp/crs/row/IF11120.pdf>

OECD (2019), METRO version 2 documentation, Trade and Agriculture Directorate, OECD, May 2019.

The White House – Proclamation – Adjusting Imports of Automobiles and Automobile Parts Into the United States <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/adjusting-imports-automobiles-automobile-parts-united-states/>

Noter

- 1 OECD (2019), METRO version 2 documentation, Trade and Agriculture Directorate, OECD, May 2019.
- 2 Proclamation – Adjusting Imports of Automobiles and Automobile Parts Into the United States
<https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/adjusting-imports-automobiles-automobile-parts-united-states/>
- 3 In Focus: U.S.-Japan Trade Agreement Negotiations, Congressional Research Service, Updated October 3, 2019.
- 4 In Focus: South Korea: Background and U.S. Relations, Congressional Research Service, Updated August 1, 2019.
- 5 I en liknande studie beräknade Joseph Francois, på uppdrag av den svenska regeringen de kombinerade effekterna av USA:s tilläggstullar på metaller och motorfordon inklusive motåtgärder från de drabbade länderna (Francois 2018). Vi har däremot valt att isolera effekterna av USA:s tilläggstullar på motorfordon.
- 6 Tullsatserna har viktats efter hur stor andel av USA:s totala import av varor i den övergripande varugruppen Motorfordon som omfattas av tilläggstullarna. Vikterna har beräknats för varje handelspartner/region separat. Importstatistiken för vikterna har hämtats från US Census Bureau <https://usatrade.census.gov>.
- 7 Resultaten från simuleringen presenteras i första hand som procentuell skillnad jämfört med referensscenariot. Resultaten ska inte tolkas som prognoser för framtiden utan indikerar snarare hur världsekonomin och handelsmönstren skulle se ut idag om de modellerade tullarna funnits på plats och världsekonomin hunnit anpassa sig till dessa.
- 8 Andelarna i den handelsstatistiska delen är beräknade på statistiken i tabellerna 1 och 2.
- 9 Här definieras Övriga EU som EU28 förutom Sverige och Tyskland, inklusive internhandeln mellan dessa 26 länder där det är relevant.
- 10 Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada, Side Letters 3 and 14.
- 11 Om Japan och USA kommer överens om ett handelsavtal som gör att Japan inte omfattas av USA:s extratullar skulle Sveriges export av motorfordon till USA minska med hela 41 procent (se scenario b i tabellbilagan).

Tabellbilaga

Tabell 1. Total export/import 2018, miljarder kronor

		IMPORT TILL									
		Sverige	USA	Tyskland	Frankrike	Japan	Kina	Övriga EU	Övriga Nordamerika	Övriga världen	Världen
EXPORT FRÅN	Sverige	-	93	150	60	22	67	607	17	973	1 380
	USA	61	3 729	617	242	1 189	-	2 310	584	13 205	19 628
	Tyskland	11	1 161	163	60	-	1 197	439	177	3 251	6 020
	Frankrike	29	-	351	166	536	782	1 438	3 708	5 294	10 867
	Japan	258	1 146	-	1 028	207	945	6 199	244	9 165	12 994
	Kina	51	385	702	-	66	209	2 107	67	3 345	4 825
	Övriga EU	665	2 383	5 979	2 839	345	870	12 815	480	20 028	33 589
	Övriga Nordamerika	4	5 589	84	35	113	242	332	170	1 180	7 418
	Övriga världen	136	443	1 064	507	799	8 789	4 320	104	13 887	25 729
	Världen	1 216	14 928	9 111	4 937	3 278	13 101	30 568	5 550	70 329	122 449

Källa: UN comtrade

Tabell 2. Export/import av motorfordon 2018, miljarder kronor

		IMPORT TILL									
		Sverige	USA	Tyskland	Frankrike	Japan	Kina	Övriga EU	Övriga Nordamerika	Övriga världen	Världen
EXPORT FRÅN	Sverige	-	15	20	15	4	17	105	3	151	225
	USA	2	146	20	10	35	-	55	31	309	553
	Tyskland	4	458	24	15	-	143	118	78	661	1 383
	Frankrike	3	-	59	4	13	81	62	680	279	1 118
	Japan	52	285	-	162	61	260	1 062	61	1 523	2 403
	Kina	9	5	102	-	4	5	321	4	391	519
	Övriga EU	81	208	863	367	42	93	1 526	54	2 055	3 762
	Övriga Nordamerika	0	1 358	41	2	6	20	28	73	99	1 599
	Övriga världen	11	90	94	36	8	46	242	55	846	1 186
	Världen	162	2 565	1 221	610	174	664	3 518	1 039	6 313	12 748

Källa: UN comtrade

Tabell 3. Makroekonomiska effekter, procentuell skillnad mellan referensscenariot och modellscenariot

	Sverige	USA	Tyskland	Frankrike	Japan	Kina	Övriga EU	Övriga Nordamerika	Övriga världen	Världen
BNP (fasta priser)	-0,010	-0,015	-0,004	-0,002	-0,011	0,007	-0,006	0,011	0,001	-0,004
Produktion	-0,024	-0,032	-0,052	-0,007	-0,133	0,014	-0,025	0,192	0,008	-0,013
Exportvolym	-0,070	-0,146	-0,181	-0,024	-0,440	0,045	-0,103	1,413	0,032	0,004
Importvolym	-0,139	-0,016	-0,314	-0,009	-0,705	0,076	-0,092	1,561	0,031	0,002
Produktion - motorfordon	-2,138	0,166	-3,154	-0,353	-5,447	0,419	-1,708	13,205	1,144	-0,277
Exportvolym - motorfordon	-2,653	1,703	-4,106	-0,494	-9,835	2,867	-2,277	19,198	2,941	-0,086
Importvolym - motorfordon	-0,922	-0,662	-1,493	-0,102	-2,097	-0,544	-0,549	5,522	-0,187	-0,086

Källa: Egna beräkningar/OECD Metro

Tabell 3b. Makroekonomiska effekter, procentuell skillnad mellan referensscenariot och modellscenariot b*

	Sverige	USA	Tyskland	Frankrike	Japan	Kina	Övriga EU	Övriga Nordamerika	Övriga världen	Världen
BNP (fasta priser)	-0,011	-0,007	-0,005	-0,002	-0,001	0,004	-0,006	0,005	0,001	-0,002
Produktion	-0,027	-0,012	-0,064	-0,006	0,040	0,012	-0,026	0,081	0,007	0,000
Exportvolym	-0,088	-0,034	-0,230	-0,012	0,104	0,021	-0,103	0,612	0,023	-0,003
Importvolym	-0,144	-0,001	-0,373	-0,007	0,194	0,037	-0,100	0,669	0,019	-0,005
Produktion - motorfordon	-2,514	0,086	-3,839	-0,484	1,665	0,232	-1,940	5,725	0,554	0,053
Exportvolym - motorfordon	-3,133	0,794	-5,018	-0,678	2,840	1,394	-2,585	8,325	1,418	-0,257
Importvolym - motorfordon	-1,079	-0,286	-1,827	-0,134	-0,091	-0,386	-0,627	2,375	-0,116	-0,257

* I scenario 3b omfattas inte Japan av USA:s extratullar på motorfordon.

Källa: Egna beräkningar/OECD Metro

Tabell 4. Total export/import, procentuell skillnad mellan referensscenariot och modellscenariot

IMPORT TILL

	Sverige	USA	Tyskland	Frankrike	Japan	Kina	Övriga EU	Övriga Nordamerika	Övriga världen	Världen
Sverige	-	-2,83	-0,22	0,09	-0,70	0,21	0,01	1,75	0,21	-0,07
USA	-0,56	-	-0,76	-0,59	-1,25	-0,43	-0,59	1,38	-0,49	-0,15
Tyskland	0,08	-6,62	-	0,47	-1,01	0,14	0,25	2,70	0,43	-0,18
Frankrike	-0,15	-0,05	-0,25	-	-0,90	0,13	-0,07	1,51	0,09	-0,02
Japan	0,88	-9,53	0,92	1,09	-	1,20	0,88	4,13	1,08	-0,44
Kina	-0,30	0,96	-0,34	-0,20	-1,02	-	-0,29	1,08	-0,10	0,04
Övriga EU	-0,13	-0,93	-0,37	0,01	-0,82	0,02	-0,07	1,64	0,11	-0,10
Övriga Nordamerika	-1,72	2,68	-0,15	-2,19	-2,09	-1,19	-2,05	2,93	-1,35	1,41
Övriga världen	-0,17	0,58	-0,23	-0,08	-0,43	-0,02	-0,14	1,44	-0,01	0,03
Världen	-0,14	0,00	-0,31	-0,01	-0,71	0,07	-0,09	1,56	0,03	0,00

Källa: Egna beräkningar/OECD Metro

Tabell 4b. Total export/import, procentuell skillnad mellan referensscenariot och modellscenario b*

IMPORT TILL

	Sverige	USA	Tyskland	Frankrike	Japan	Kina	Övriga EU	Övriga Nordamerika	Övriga världen	Världen
Sverige	-	-3,38	-0,28	0,08	0,58	0,34	-0,01	0,91	0,25	-0,09
USA	-0,39	-	-0,55	-0,36	0,16	-0,06	-0,39	0,60	-0,18	-0,03
Tyskland	0,09	-7,98	-	0,52	0,55	0,26	0,28	1,27	0,53	-0,23
Frankrike	-0,15	-0,32	-0,28	-	0,50	0,29	-0,08	0,74	0,15	-0,01
Japan	-0,53	2,18	-0,79	-0,39	-	-0,26	-0,43	1,41	-0,28	0,10
Kina	-0,40	0,54	-0,40	-0,27	0,23	-	-0,39	0,38	-0,10	0,02
Övriga EU	-0,12	-1,20	-0,40	0,02	0,47	0,13	-0,07	0,79	0,17	-0,10
Övriga Nordamerika	-0,88	1,15	-0,33	-1,05	-0,32	-0,41	-1,03	1,30	-0,54	0,61
Övriga världen	-0,20	0,24	-0,27	-0,11	0,15	0,07	-0,18	0,61	0,01	0,02
Världen	-0,14	0,01	-0,37	-0,01	0,19	0,04	-0,10	0,67	0,02	0,00

* I scenario 4b omfattas inte Japan av USA:s extratullar på motorfordon.

Källa: Egna beräkningar/OECD Metro

Tabell 5. Export/import av motorfordon, procentuell skillnad mellan referensscenariot och modellscenariot

		IMPORT TILL									
		Sverige	USA	Tyskland	Frankrike	Japan	Kina	Övriga EU	Övriga Nordamerika	Övriga världen	Världen
EXPORT FRÅN	Sverige	-	-35,99	-2,01	-0,35	-1,11	-1,04	-0,80	5,67	-0,64	-2,65
	USA	-0,27	-	-1,59	-0,17	-2,08	-0,29	-0,96	4,34	-2,46	1,70
	Tyskland	-1,37	-33,56	-	-0,11	-3,33	-1,35	-0,90	5,71	-0,70	-4,11
	Frankrike	-0,14	-26,81	-0,90	-	-1,86	0,09	0,00	7,44	0,08	-0,49
	Japan	-0,42	-35,97	-1,94	-0,28	-	-0,79	-0,77	6,45	-0,30	-9,83
	Kina	-0,44	14,71	-1,64	0,34	-2,16	-	-0,30	5,91	-0,23	2,87
	Övriga EU	-1,00	-34,68	-2,15	-0,30	-3,07	-1,05	-0,68	6,09	-0,65	-2,28
	Övriga Nordamerika	7,45	22,02	6,79	5,74	5,89	8,40	5,78	13,19	3,74	19,20
	Övriga världen	0,62	16,88	-0,10	1,09	-0,47	1,18	0,84	8,24	0,70	2,94
	Världen	-0,92	-0,66	-1,49	-0,10	-2,10	-0,54	-0,55	5,52	-0,19	-0,09

Källa: Egna beräkningar/OECD Metro

Tabell 5b. Export/import av motorfordon, procentuell skillnad mellan referensscenariot och modellscenariot b*

		IMPORT TILL									
		Sverige	USA	Tyskland	Frankrike	Japan	Kina	Övriga EU	Övriga Nordamerika	Övriga världen	Världen
EXPORT FRÅN	Sverige	-	-40,59	-2,40	-0,50	-0,71	-1,39	-0,98	1,32	-0,91	-3,13
	USA	0,18	-	-1,23	0,60	0,75	0,20	-0,10	1,89	-0,98	0,79
	Tyskland	-1,70	-39,56	-	-0,23	-1,39	-1,82	-1,14	1,10	-1,04	-5,02
	Frankrike	-0,19	-35,25	-1,09	-	0,42	-0,05	-0,02	2,82	-0,03	-0,68
	Japan	0,51	8,10	-0,57	0,96	-	0,91	0,85	3,73	0,54	2,84
	Kina	-0,10	6,37	-1,39	0,85	0,53	-	0,06	2,46	0,00	1,39
	Övriga EU	-1,10	-38,43	-2,45	-0,36	-0,83	-1,28	-0,76	1,57	-0,83	-2,58
	Övriga Nordamerika	3,62	9,51	2,52	3,13	4,35	4,11	2,94	5,74	1,90	8,32
	Övriga världen	0,45	7,37	-0,50	0,92	1,10	0,81	0,63	3,55	0,43	1,42
	Världen	-1,08	-0,29	-1,83	-0,13	-0,09	-0,39	-0,63	2,38	-0,12	-0,26

* I scenario 5b omfattas inte Japan av USA:s extratullar på motorfordon.

Källa: Egna beräkningar/OECD Metro

