

Y Pwyllgor Materion Allanol a
Deddfwriaeth Ychwanegol

Ymchwiliad i oblygiadau gadael yr Undeb Ewropeaidd i borthladdoedd Cymru

Awst 2017



Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol

Cynulliad Cenedlaethol Cymru yw'r corff sy'n cael ei ethol yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl, i ddeddfu ar gyfer Cymru, i gytuno ar drethi yng Nghymru, ac i ddwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif.

Gallwch weld copi electronig o'r ddogfen hwn ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:
www.cynulliad.cymru/SeneddMADY

Gellir cael rhagor o gopïau o'r ddogfen hon mewn ffurfiau hygyrch, yn cynnwys Braille, print bras, fersiwn sain a chopïau caled gan:

Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: **0300 200 6565**
E-bost: **SeneddMADY@cynulliad.cymru**
Twitter: **[@SeneddMADY](https://twitter.com/SeneddMADY)**

© **Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2017**

Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difriol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Y Pwyllgor Materion Allanol a
Deddfwriaeth Ychwanegol

**Ymchwiliad i oblygiadau gadael
yr Undeb Ewropeaidd i
borthladdoedd Cymru**

Awst 2017



Cynulliad Cenedlaethol Cymru

Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol

Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 28 Mehefin 2016. Ar 15 Medi 2016 cytunwyd ar ei gylch gwaith fel a ganlyn:

(a) archwilio'r goblygiadau i Gymru oherwydd i'r Deyrnas Unedig benderfynu gadael yr Undeb Ewropeaidd a sicrhau bod buddiannau Cymru yn cael eu diogelu yn ystod y broses adael, mewn unrhyw berthynas newydd â'r UE ac yn nhrefniadau gwledydd y DU ar ôl gadael ar gyfer materion perthnasol o ran polisi, cyllid a deddfwriaeth;

(b) cydlynu gweithgarwch ar draws pwyllgorau'r Cynulliad mewn perthynas â phwynt (a) uchod;

(c) cyflawni swyddogaethau'r pwyllgor cyfrifol fel y'u nodir yn Rheolau Sefydlog 21.8 i 21.11, gyda newid canlyniadol i gylch gwaith y Pwyllgor Materion Cyfansoddiadol a Deddfwriaethol;

(d) ystyried unrhyw fater arall, gan gynnwys deddfwriaeth, a gyfeirir ato gan y Pwyllgor Busnes.

Aelodau cyfredol y Pwyllgor:



David Rees AC (Cadeirydd)
Llafur Cymru
Aberafan



Dawn Bowden AC
Llafur Cymru
Merthyr Tudful a Rhymni



Michelle Brown AC
UKIP Cymru
Gogledd Cymru



Suzy Davies AC
Ceidwadwyr Cymreig
Gorllewin De Cymru



Mark Isherwood AC
Ceidwadwyr Cymreig
Gogledd Cymru



Steffan Lewis AC
Plaid Cymru
Dwyrain De Cymru



Jeremy Miles AC
Llafur Cymru
Castell-nedd



Eluned Morgan AC
Llafur Cymru
Canolbarth a Gorllewin Cymru

Cynnwys

Rhagair y Cadeirydd	5
Argymhellion	6
Casgliadau.....	8
01. Cyflwyniad.....	10
Cefndir	10
Pwysigrwydd porthladdoedd i economi Cymru	10
Pwerau a pholisi.....	12
02. Dyfodol ffiniau Iwerddon.....	14
Traffig rhwng Cymru ac Iwerddon	14
Ffin galed a dadleoli traffig porthladdoedd Cymru	14
Osgoi pont tir y DU	16
Dyfodol yr Ardal Deithio Gyffredin.....	17
03. Dyfodol trefniadau tollau	18
Yr Undeb Tollau	18
Ailgyflwyno gwiriadau tollau	18
Y defnydd o dechnoleg.....	19
Gweithredwr Economaidd Awdurdodedig	20
Capasiti a chyfluniad porthladdoedd Cymru	21
Trefniadau pontio	22
04. Ymgysylltu, cysylltiadau trafndiaeth a chyfleoedd.....	24
Ymgysylltu â Llywodraeth Iwerddon	24
Y Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T)	24
Alinio trefniadau rheoleiddio	26
Cyfarwyddeb Cynefinoedd yr UE.....	26
Cyfleoedd ar gyfer y dyfodol.....	26
Atodiad A – Tystion	28

Rhagair y Cadeirydd

Yng Nghymru, mae ein porthladdoedd yn gwneud cyfraniad gwerthfawr at ein heconomi drwy gefnogi swyddi, hyrwyddo twf, a hwyluso masnach. Mae gan ein porthladdoedd hefyd berthynas symbiotig â'n partneriaid Ewropeaidd. Felly gallai'r goblygiadau i'n porthladdoedd yn sgil gadael yr Undeb Ewropeaidd fod yn sylweddol.

Gallai canlyniad y trafodaethau, a natur perthynas y DU gyda'r Undeb Ewropeaidd yn y dyfodol newid y ffordd y mae ein porthladdoedd yn gweithredu yng Nghymru, a hynny'n sylweddol. Heb gynllunio'n ofalus ar gyfer y senarios amrywiol, rhoi datrysiadau technolegol priodol ar waith yn gyflym, a pharhau i fuddsoddi mewn seilwaith, gallai'r cynnydd a wnaed gan borthladdoedd Cymru dros y degawdau diwethaf gael ei danseilio'n ddifrifol.

Mae gennym nifer o bryderon ynghylch pa mor barod yw ein porthladdoedd ar gyfer ymadawiad y DU o'r Undeb Ewropeaidd. Mae'r pryderon hyn yn seiliedig ar dri maes allweddol. Yn gyntaf, mae risgiau y bydd ffin feddal rhwng Gogledd Iwerddon a Gweriniaeth Iwerddon yn creu anfantais i borthladdoedd Cymru ac yn dadleoli traffig o borthladdoedd Cymru i borthladdoedd yn Lloegr a'r Alban drwy Ogledd Iwerddon. Yn ail, bydd trefniadau tollau newydd – yn arbennig os byddwn yn gadael yr Undeb Tollau Ewropeaidd – yn creu heriau technolegol a logistaidd o ran sut y bydd ein porthladdoedd yn gweithredu. Yn drydydd, clywsom bryderon am y ffaith nad oes gan lawer o borthladdoedd Cymru y seilwaith priodol a'r capasiti ffisegol i ymdrin â rheolaethau ffiniau a gwiriadau tollau newydd.

Mae'r cyfyngiadau amser yn gwaethygu'r pryderon hyn – mae'r amser yn prinhau o ran y trafodaethau ar adael yr Undeb Ewropeaidd – a bydd y trafodaethau hyn yn dod i ben ym mis Mawrth 2019.

Bydd angen cymryd camau ar fyrder os byddwn am osgoi gwireddu ein hofnau mwyaf dybryd – oedi hirfaith yn ein porthladdoedd, amharu ar gadwyni cyflenwi ehangach a thagfeydd ar ein ffyrdd. I'r perwyl hwnnw, gwnaed gyfanswm o 8 argymhelliad i Lywodraeth Cymru ar rai o'r camau y credwn y dylai eu cymryd i liniaru'r risgiau hyn i'n porthladdoedd a'r economi ehangach. Roeddem yn siomedig o glywed bod ymgysylltiad Llywodraeth Cymru â'n cyfeillion a'n cymheiriaid yn Iwerddon wedi bod mor brin hyd yma a phwyswn ar Ysgrifennydd y Cabinet i fynd i'r afael â hyn ar fyrder. Yn ogystal, rydym yn bendant y bydd angen i Lywodraeth Cymru gadarnhau'r amserlen ar gyfer gwaith ar ddatrysiadau technolegol i drefniadau tollau ar gyfer y dyfodol gyda Chyllid a Thollau Ei Mawrhydi a Llywodraeth y DU. Yn anad dim, rydym am weld Llywodraeth Cymru yn gweithio gyda'r sector i baratoi ar gyfer yr amrywiaeth o senarios sy'n gysylltiedig â gadael yr Undeb Ewropeaidd ac felly rydym yn galw arni i lunio trefniadau wrth gefn manwl.

Mae ein hadroddiad yn edrych ar yr holl faterion hyn yn fwy manwl yn ogystal â rhai o'r cyfleoedd ar gyfer y dyfodol. Rydym yn ddiolchgar iawn i bawb a roddodd dystiolaeth i'n hymchwiliad a hoffem fynegi ein diolch yn arbennig i bawb y cawsom y pleser o'u cyfarfod yn ystod ein hymweliad rapporteur â Dilyn.

Argymhellion

Argymhelliad 1. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn parhau i roi pwysau ar Lywodraeth y DU mewn perthynas â'r angen i sicrhau na fydd porthladdoedd Cymru o dan anfantais annheg o ganlyniad i drefniadau ffiniau gwahanol posibl rhwng Gogledd Iwerddon a Gweriniaeth Iwerddon a rhwng Prydain Fawr ac Iwerddon, ac yn ein hysbysu am gynnydd mewn perthynas â'r materion hyn. 15

Argymhelliad 2. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn ein hysbysu am gynnydd mewn perthynas â datblygu datrysiad wedi'i arwain gan TG ar gyfer trefniadau tollau'r DU yn y dyfodol..... 20

Argymhelliad 3. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn nodi yn ei hymateb i'n hadroddiad yr hyn y mae'n rhagweld fydd cost y trefniadau tollau newydd arfaethedig wedi'u harwain gan TG ar ôl gadael yr Undeb Ewropeaidd a sut y mae'n disgwyl i'r costau hynny gael eu talu. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn gofyn am gadarnhad gan Lywodraeth y DU am yr amserlen ddisgwyliedig ar gyfer datblygu'r trefniadau tollau hyn a fydd wedi'u harwain gan TG a rhoi'r trefniadau hynny ar waith..... 20

Argymhelliad 4. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn ceisio lliniaru'r risg i fusnesau Cymru yn sgil diffyg parodrwydd drwy weithio gyda Chyllid a Thollau Ei Mawrhydi i ymchwilio gyda busnesau Cymru i faint yr her a darparu unrhyw gymorth sydd ei angen i sicrhau eu bod yn elwa ar gynlluniau Gweithredwr Economaidd Awdurdodedig/Masnachwr yr Ymddiriedir Ynddo..... 21

Argymhelliad 5. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru, yn ei hymateb i'n hadroddiad, yn amlinellu sut y mae'n bwriadu mynd i'r afael â diffyg capasiti ffisegol i ymdrin â gwiriadau ffiniau a thollau newydd ym mhorthladdoedd Cymru, a datblygu cynllun wrth gefn ar gyfer rheoli priffyrdd er mwyn mynd i'r afael â'r tagfeydd posibl yn deillio o oedi mewn porthladdoedd..... 22

Argymhelliad 6. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru, mewn partneriaeth â'r sector, yn llunio cynlluniau wrth gefn manwl ar gyfer porthladdoedd Cymru ar gyfer senarios amrywiol y gallai'r DU eu hwynebu ar ddiwedd cyfnod hysbysiad Erthygl 50. Dylai'r cynlluniau wrth gefn hyn gael eu hadlewyrchu yn Strategaeth Porthladdoedd arfaethedig Llywodraeth Cymru a dylai gynnwys y canlynol (ond heb fod yn gyfyngedig i hynny):..... 23

- gweithio gyda’r sector i nodi pa gymorth y gall fod ei angen arnynt i baratoi ar gyfer gadael yr Undeb Ewropeaidd;23
- asesiad o faint y cyfyngiadau technegol a seilwaith a’r gofynion y mae porthladdoedd Cymru yn eu hwynebu; a23
- darpariaethau ar gyfer senario “dim bargaen”23

Argymhelliad 7. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn mynd i’r afael ar fyrder â’r diffyg ymgysylltiad ar borthladdoedd gyda chymheiriaid yn Iwerddon ac aelod-wladwriaethau eraill yn yr Undeb Ewropeaidd ac yn ceisio cyfleoedd i ymgysylltu â hwy sy’n ychwanegol at gyfarfodydd cyffredin, fel cyfarfodydd y Cyngor Prydeinig-Gwyddelig.24

Argymhelliad 8. Argymhellwn y dylai Llywodraeth Cymru fod yn fwy rhagweithiol o ran ei dull o ddynodi Parthau Rhydd / Porthladdoedd Rhydd a gwneud gwaith pellach i bennu a allai porthladd, neu borthladdoedd yng Nghymru, elwa yn sgil dynodiad Porthladdoedd Rhydd.....27

Casgliadau

Casgliad 1. Rydym yn pryderu y gallai ffin feddal rhwng Gogledd Iwerddon a Gweriniaeth Iwerddon, a ffin forol galed rhwng Cymru a Gweriniaeth Iwerddon, roi porthladdoedd Cymru o dan anfantais ddifrifol ac arwain at golli natur gystadleuol gan arwain at ddadleoli traffig o borthladdoedd Cymru – yn bennaf Caergybi – i borthladdoedd yn Lloegr a'r Alban, drwy Ogledd Iwerddon.

Casgliad 2. Nodwn hefyd y byddai unrhyw draffig a gâi ei ddadleoli o borthladdoedd Cymru yn cael effaith negyddol ar borthladdoedd yng Ngweriniaeth Iwerddon.

Casgliad 3. Canfuwyd nad yw'r ofnau y byddai pont tir y DU yn cael ei hosgoi yn gyfan gwbl, o blaid cysylltiadau morol uniongyrchol â chyfandir Ewrop, mor sylweddol â'r risg o ddadleoli traffig drwy Ogledd Iwerddon i borthladdoedd yn Lloegr a'r Alban, pe bai ffin galed rhwng Prydain Fawr ac ynys Iwerddon yn cael ei chyflwyno ar ôl gadael yr Undeb Ewropeaidd.

Casgliad 4. Rydym yn cytuno y dylid ceisio ateb sy'n cadw manteision yr Ardal Deithio Gyffredin ac yn cytuno â safbwyntiau Llywodraeth y DU a Llywodraeth Iwerddon ar y mater hwn.

Casgliad 5. Mae'n amlwg i ni y gallai oedi gyda gwiriadau tollau mewn porthladdoedd gael effaith annymunol ar borthladdoedd Ro-Ro yng Nghymru, yn enwedig Caergybi ac Abergwaun, sydd wedi datblygu a thyfu ers cwblhau'r Farchnad Sengl ym 1993 ac sy'n seiliedig ar deithio di-dor o un ochr o Fôr Iwerddon i'r llall.

Casgliad 6. Rydym yn pryderu na fydd datrysiad technolegol a fydd yn addas ar gyfer y broblem o brosesu gwiriadau tollau yn barod ac ar waith pan ddisgwylir i'r DU adael yr Undeb Ewropeaidd ym mis Mawrth 2019.

Casgliad 7. Canfuom y byddai gwiriadau ac oedi ym mhorthladdoedd Cymru yn effeithio ar gadwyni cyflenwi ehangach sydd wedi'u cyflunio ar hyn o bryd i ddarparu ar gyfer logisteg "mewn union bryd".

Casgliad 8. Clywsom nad oes gan lawer o borthladdoedd Cymru y capasiti i gynnal gwiriadau newydd ar gyfer tollau a ffiniau. Er bydd angen dod o hyd i ddatrysiad technolegol er mwyn goresgyn agweddau ar hyn, ni chlywyd dim yn ystod ein hymchwiliad i awgrymu y bydd yn bosibl cyflawni'r datrysiadau

technolegol hyn o fewn yr amserlen bresennol ar gyfer Bexit. Ymhellach, rhagwelwn risg na fydd modd goresgyn problemau'n yn ymwneud â chyfyngiadau a chapasiti ffisegol ym mhorthladdoedd Cymru drwy dechnoleg yn unig, a bydd methiant i gynllunio'n ddigonol ar gyfer gadael yr Undeb Ewropeaidd yn debygol o gael sgil-ffeithiau ar ein seilwaith, yn arbennig o ran tagfeydd ar ein ffyrdd.

Casgliad 9. Bydd angen trefniadau pontio i sicrhau na fydd gweithgaredd ein porthladdoedd yn peidio pan fydd y DU yn gadael yr Undeb Ewropeaidd. Ni ellir diystyru'r bygythiad o senario "dim bargaen" ar ddiwedd cyfnod dwy flynedd Erthygl 50. Rydym yn glir y byddai hyn yn fygythiad difrifol i'n porthladdoedd, ein masnach a'r economi.

Casgliad 10. Rydym yn hynod bryderus nad yw Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith wedi cwrdd â chymheiriaid yn Llywodraeth Iwerddon i drafod goblygiadau gadael yr Undeb Ewropeaidd i borthladdoedd Cymru a chysylltiadau trafndiaeth rhwng Cymru ac Iwerddon. Nodwn fod ei gymheiriad yn Iwerddon wedi bod yn awyddus i hwyluso cyfarfodydd gyda ni a bod trefnu'r cyfarfodydd hynny wedi bod yn broses gymharol syml. Rydym yn hyderus o'r ymateb a gawsom gan ein cymheiriaid yn Iwerddon y byddai Llywodraeth Cymru yn cael eu croesawu yn yr un modd.

Casgliad 11. Nodwn fod risg i borthladdoedd Cymru yn sgil colli mynediad at gyllid seilwaith os na fydd y DU yn rhan o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T) ar ôl gadael yr Undeb Ewropeaidd.

Casgliad 12. Cytunwn y dylai Llywodraeth Cymru barhau i bwysu ar Lywodraeth y DU o ran ymrwymadau sy'n ymwneud â meysydd seilwaith trafndiaeth nad ydynt wedi'u datganoli - yn enwedig trydaneiddio prif linell gogledd Cymru. Fodd bynnag, dylid hefyd sicrhau ei bod yn gwneud ymrwymadau clir ar ddatblygu seilwaith y dyfodol y mae'n gyfrifol amdano, gan gynnwys priffyrdd.

Casgliad 13. Clywsom nad oes digon o ymchwil wedi'i wneud i'r cysyniad o Borthladdoedd Rhydd yng Nghymru. Credwn ei bod yn werth ymchwilio i'r potensial i Gymru alw am ddynodi un neu fwy o'i phorthladdoedd yn Borthladdoedd Rhydd ar ôl i'r DU adael yr Undeb Ewropeaidd. Rydym hefyd yn ymwybodol bod Porthladdoedd Rhydd yn gweithredu yn yr Undeb Ewropeaidd ar hyn o bryd.

01. Cyflwyniad

Cefndir

1. Mae gan Gymru gyfanswm o 32 o borthladdoedd,¹ yn amrywio o borthladdoedd megis Dinbych y Pysgod i borthladdoedd mawr fel Aberdaugleddau.² O blith y 32 porthladd hyn, mae Adran Drafnidiaeth Llywodraeth y DU wedi dynodi saith ohonynt yn “brif borthladdoedd”: Aberdaugleddau, Abergwaun, Caerdydd, Casnewydd, Caerdydd, Port Talbot ac Abertawe.
2. Mae penderfyniad y Deyrnas Unedig i adael yr Undeb Ewropeaidd yn codi rhai cwestiynau pwysig o ran dyfodol porthladdoedd Cymru. Penderfynodd y Pwyllgor ym mis Ebrill 2017 i edrych ar y mater hwn yn fanylach. Ein cylch gorchwyl oedd ystyried:
 - y risgiau a’r cyfleoedd y mae porthladdoedd Cymru yn eu hwynebu o ganlyniad i adael yr Undeb Ewropeaidd;
 - y camau y dylid eu cymryd i liniaru unrhyw risgiau a sicrhau unrhyw fuddion, a phwy ddylai gymryd y camau hynny.
3. Er mwyn cyflawni hyn, gofynnwyd am dystiolaeth ysgrifenedig gan randdeiliaid a chynhaliwyd tair sesiwn tystiolaeth lafar. Yn gyntaf gyda phaneli o academyddion, cynrychiolwyr y sector cludo nwyddau a logisteg, porthladdoedd a gweithredwyr fferi ar 12 Mehefin 2017; ac yna sesiwn tystiolaeth lafar gydag Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a’r Seilwaith, Ken Skates AC, ar 3 Gorffennaf 2017.
4. Cydnabuwyd o’r cychwyn y byddai ein perthynas ag Iwerddon yn y dyfodol yn hanfodol bwysig i’r ymchwiliad. Felly, anfonwyd dirprwyaeth rapporteur i Ddilyn i gynnal trafodaethau gyda chymheiriaid yn Llywodraeth Iwerddon, gan gynnwys Adran Llywodraeth Iwerddon ar gyfer Trafnidiaeth, Twristiaeth a Chwaraeon, a’r Adran Materion Tramor a Masnach, a hefyd Cymdeithas Allforwyr Iwerddon, a Datblygu Morol Iwerddon. Mae ein rapporteurs – David Rees AC, Eluned Morgan AC a Mark Isherwood AC – wedi **ysgrifennu crynodeb rapporteur** o’r trafodaethau.
5. Mae’r adroddiad hwn yn cynnwys 3 pennod sylweddol. Mae pob pennod yn edrych ar y materion allweddol sy’n wynebu porthladdoedd Cymru yng nghyd-destun gadael yr Undeb Ewropeaidd.

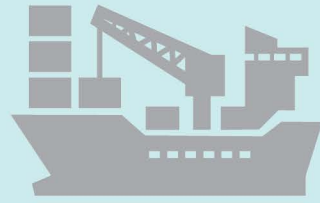
Pwysigrwydd porthladdoedd i economi Cymru

6. Yn ôl astudiaeth yn 2011 a gomisiynwyd gan Lywodraeth Cymru, cefnogodd porthladdoedd Cymru 18,400 o swyddi yn uniongyrchol.³ Canfu astudiaeth arall gan gwmni ymgynghori Arup, a gomisiynwyd gan Associated British Ports (ABP), fod y pum porthladd ABP yn ne Cymru yn cyfrannu £1.4 biliwn y flwyddyn i economi’r DU, gan gynnwys bron i £1 biliwn yng Nghymru, ac yn cefnogi 15,000 o swyddi yng Nghymru. Mae tair o blith wyth Ardal Fenter Llywodraeth Cymru (Ynys Môn, Dyfrffordd y Ddau Gleddau, a Glannau Port Talbot) yn cynnwys porthladdoedd, sy’n adlewyrchu eu harwyddocâd economaidd.

¹ Fel y nodwyd gan **Grŵp Porthladdoedd Cymru**.

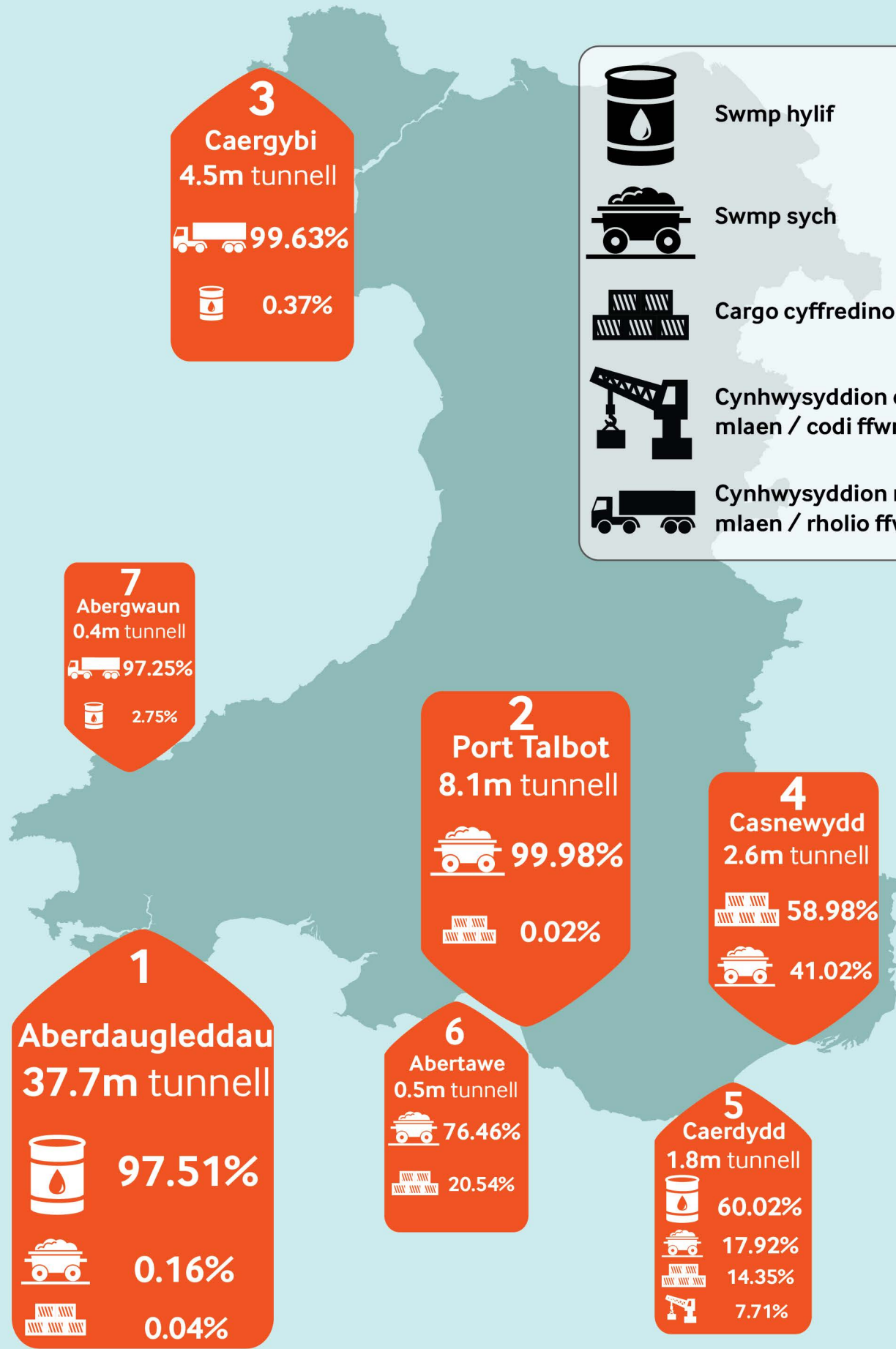
² “Harbwr” yw’r ardal ffisegol lle mae dŵr yn cwrdd â’r tir ac mae’n aml yn cynnwys seilwaith fel pierau a morgloddiau. “Porthladd” yw ardal ar dir a dŵr sy’n darparu cyfleusterau ar gyfer llongau i ddadlwytho cargo. Caiff y ddau eu defnyddio i gyfeirio at yr un peth yn aml.






³ Llywodraeth Cymru, **‘Effaith economaidd ynni carbon isel ar borthladdoedd Cymreig’** – 12 Medi, 2011



Ystadegau ynghylch Porthladdoedd Cymru

Cyfanswm traffig cludo nwyddau (pwysau) a'r math o gargo

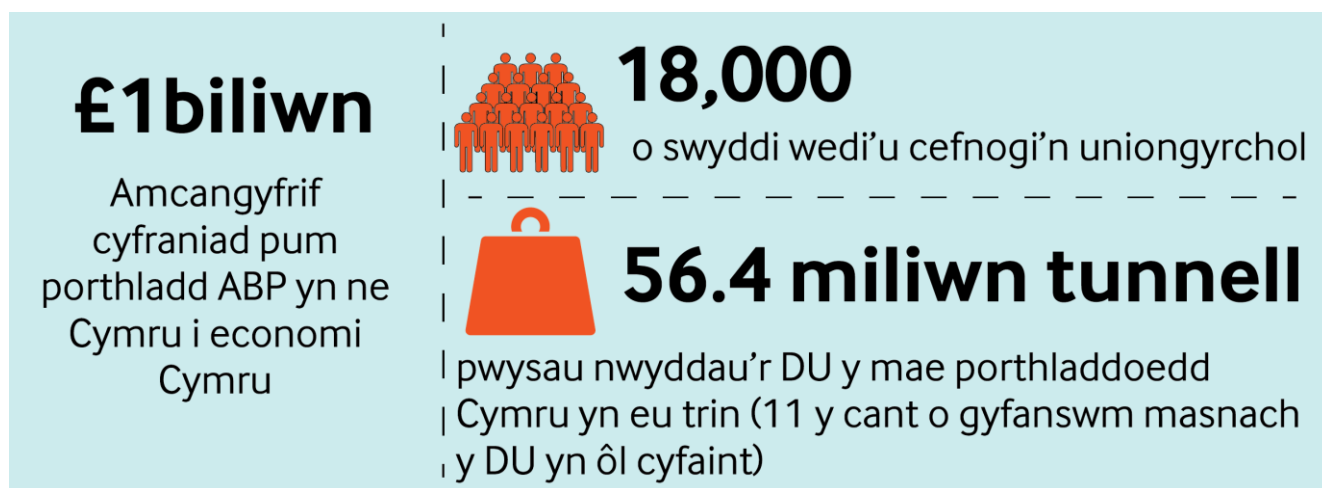


-  Swmp hylif
-  Swmp sych
-  Cargo cyffredinol arall
-  Cynhwysyddion codi mlaen / codi ffwrdd
-  Cynhwysyddion rhoio mlaen / rhoio ffwrdd



7. Bob blwyddyn, mae porthladdoedd Cymru yn ymdrin â thros 56.4 miliwn o dunelli o nwyddau yn y DU, sy'n cyfateb i 11 y cant o gyfanswm masnach y DU yn ôl cyfaint.⁴ Y porthladd prysuraf yng Nghymru o ran trafndiaeth cludo nwyddau yw Aberdaugleddau, a oedd wedi ymdrin â 37.7 miliwn o dunelli o draffig cludo nwyddau yn 2015 – y trydydd uchaf o holl borthladdoedd y DU yn ôl tunelleddau, ar ôl Grimsby ac Immingham, a Llundain.⁵

8. Mae porthladdoedd yn chwarae rhan bwysig fel canolfannau trafndiaeth a logisteg allweddol sy'n cefnogi masnach genedlaethol a thwristiaeth, a hefyd fel hyrwyddwr economïau lleol. Ochr yn ochr â gwasanaethau cludo nwyddau a theithwyr, amlygodd Porthladd Aberdaugleddau ei rôl o ran cefnogi'r diwydiant pysgota, ynni'r tonnau ac ynni'r llanw, adeiladu llongau, peirianeg a saernïo.⁶



Pwerau a pholisi

9. Ar hyn o bryd, nid yw pwerau dros borthladdoedd arwyddocaol wedi'u datganoli. Mewn geiriau eraill, nid oes gan Gynulliad Cenedlaethol Cymru unrhyw gymhwysedd i ddeddfu mewn perthynas â hwy, oherwydd eu bod yn cael eu cwmpasu gan eithriadau yn Atodlen 7 i Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006.⁷ Mae gan Weinidogion Cymru rai swyddogaethau cyfyngedig mewn perthynas â phorthladdoedd Cymru, ond nid rhai a fyddai'n caniatáu iddynt integreiddio porthladdoedd i strategaeth economaidd. Fodd bynnag, bydd cychwyn Deddf Cymru 2017, a ddisgwylir ym mis Ebrill 2018, yn golygu trosglwyddo nifer o bwerau gweithredol yn ymwneud â phorthladdoedd a harbws i Weinidogion Cymru. Ar ben hynny, bydd gan y Cynulliad Cenedlaethol gymhwysedd i ddeddfu ar y porthladdoedd a'r harbws hynny yn gyfan gwbl yng Nghymru, ar wahân i "borthladdoedd ymddiriedolaeth a gedwir yn ôl".⁸ Bydd porthladdoedd nad ydynt yn gyfan gwbl yng Nghymru yn aros y tu allan i gymhwysedd deddfwriaethol a'r pwerau gweithredol newydd.

10. Bydd nifer o agweddau ehangach ar bolisi morol yn parhau i fod yn faterion a gedwir yn ôl i Lywodraeth y DU. Mae'r rhain yn cynnwys: y rhan fwyaf o'r agweddau ar hawliau mordwyol a rhyddid; morgludiant; safonau diogelwch technegol ar gyfer cychod nad ydynt yn llongau; peilota y tu hwnt i

⁴ Yr Adran Drafndiaeth, 'Port Freight Statistics 2015' – 17 Tachwedd, 2016

⁵ Yr Adran Drafndiaeth, 'Port Freight Statistics 2015' – 17 Tachwedd, 2016

⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig [Porthladd Aberdaugleddau](#)

⁷ [Deddf Llywodraeth Cymru 2006](#)

⁸ Caiff "porthladdoedd ymddiriedolaeth a gedwir yn ôl" eu diffinio ar sail trosiant blynyddol. Aberdaugleddau yw'r unig borthladd ymddiriedolaeth a gedwir yn ôl yng Nghymru, ac felly bydd yn parhau i fod yn ddarostyngedig i bolisi porthladdoedd Llywodraeth y DU ar ôl i Ddeddf Cymru 2017 ddod i rym yn llawn.

ddyfroedd Cymru a pheilota yn ymwneud â phorthladdoedd ymddiriedolaeth a gedwir yn ôl; gwasanaethau gwylwyr y glannau; a chwilio ac achub morol.⁹

11. Yn sgil Deddf 2017, mae **Cynllun Cyllid Trafnidiaeth Cenedlaethol** Llywodraeth Cymru yn cynnwys ymrwymïadau i ddatblygu strategaeth porthladdoedd. Nodwn, fodd bynnag, nad yw'r strategaeth hon ar gael ar hyn o bryd ond fe'i disgwylir tuag at ddiwedd 2017 fel rhan o strategaeth trafndiaeth newydd i Gymru.¹⁰

12. Gan gyfeirio at ddatganoli pwerau a ragwelir mewn perthynas â phorthladdoedd, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith, Ken Skates AC, yn ei gyflwyniad ysgrifenedig fod tîm porthladdoedd pwrpasol yn cael ei gynnull o fewn Llywodraeth Cymru er mwyn cydweithio ac ymgysylltu â'r sector.¹¹

⁹ **Deddf Cymru 2017**

¹⁰ Cofnod y Trafodion, **paragraff 195** – 3 Gorffennaf 2017

¹¹ **Papur tystiolaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Seilwaith**

02. Dyfodol ffiniau Iwerddon

Traffig rhwng Cymru ac Iwerddon

13. Roedd y berthynas rhwng porthladdoedd Cymru a'n cymydog agosaf, Iwerddon, yn fater allweddol yn ein hymchwiliad. Fel y soniwyd yn ystod y dystiolaeth lafar, mae llawer o borthladdoedd pwysig Cymru yn pwyntio tuag at Iwerddon.¹² Mae traffig rhyngwladol ar draws Môr Iwerddon yn crynhoi ar hyd dau goridor: y canol, sy'n gwasanaethu Dulyn; a'r de, sy'n gwasanaethu Rosslare.¹³ Yn 2015, teithiodd mwy na 750,000 o lorïau ar hyd y coridor canolog i Ddilyn, gyda 50 y cant yn pasio drwy Gaergybi. Yng nghyd-destun y DU, Caergybi yw'r ail borthladd fferi mwyaf lle y caiff cargo ei rollo ar longau ac oddi arnynt ar ôl Dover. Teithiodd 100,000 o lorïau eraill ar hyd coridor y de, gyda dwy ran o dair yn pasio drwy Benfro a thraean drwy Abergwaun.¹⁴

Mae llongau lle y caiff **cargo ei rollo arnynt ac oddi arnynt** ('roll-on roll-off' neu "Ro-Ro") wedi'u dylunio i gario cargo ar olwynion megis lorïau, ceir, tryciau ac ôl-gerbydau. Cargo Ro-Ro oedd mwyafrif helaeth y cargo a aeth drwy borthladdoedd Caergybi ac Abergwaun yn ystod 2015 o bell ffordd, gan gyfrif am 99 a 97 y cant o gargo fesul math, yn y drefn honno, yn 2015.

Ar y llaw arall mae llongau lle y caiff **cargo eu codi arnynt ac oddi arnynt** ('load-on load-off' neu "Lo-Lo") yn llongau gyda chraenau ar eu bwrdd i lwytho a dadlwytho cargo megis cynwysyddion. O blith y 7 prif borthladd yng Nghymru, dim ond Caerdydd sydd â'r gallu i ymdrin â chargo Lo-Lo. Yn 2015, roedd tuag 8 y cant o'r cargo yng Nghaerdydd yn gynwysyddion Lo-Lo.¹⁵

Ffin galed a dadleoli traffig porthladdoedd Cymru

14. Clywsom gan lawer o dystion yr oedd eu pryderon yn canolbwyntio ar gyflwyno ffin 'feddal' rhwng Gogledd Iwerddon a Gweriniaeth Iwerddon a ffin 'galed' rhwng Gweriniaeth Iwerddon a Chymru.¹⁶ Ar hyn o bryd, mae dros 70 y cant o gargo Iwerddon yn mynd drwy Gymru.¹⁷ Pwysleisiodd llawer o dystion y byddai'r broses o symud nwyddau bob amser yn dilyn y llwybr symlaf.¹⁸

15. Gallai ffin galed¹⁹ ym mhorthladdoedd Cymru arwain at ail-lwybro drwy'r ffin feddal yng Ngogledd Iwerddon.²⁰ Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, nododd Irish Ferries y gwrthgyferbyniad rhwng goblygiadau ffin 'feddal' ar y tir a ffin 'galed' ar y môr:

"If a stringent Customs regime was in place at the Welsh seaports with direct connections to seaports in the Irish Republic, and a less onerous or more relaxed regime was in place at the Land Boundary on the island of Ireland, there is a risk that this could cause significant displacement of traffic, from the Welsh ports, to ports in Northern England and Scotland. This could have

¹² Cofnod y Trafodion, [paragraff 206](#) – 12 Mehefin 2017

¹³ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Siambwr Forgludiant y DU](#)

¹⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Siambwr Forgludiant y DU](#)

¹⁵ [Papur tystiolaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Seilwaith](#)

¹⁶ [Cynghrair Twristiaeth Cymru; Porthladd Aberdaugleddau; ac Ysgol Fusnes Caerdydd;](#)

¹⁷ [Papur tystiolaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Seilwaith](#)

¹⁸ Cofnod y Trafodion, [paragraff 295](#) – 12 Mehefin 2017

¹⁹ Derbynnir bod ffin 'galed' yn gyffredinol yn golygu rheolaethau llymach ar symud nwyddau a phobl nag a fyddai'n gymwys o dan gyfundrefn y ffin 'feddal'. Er nad oes diffiniad y cytunir arno, gallai'r rheolaethau hyn gynnwys graddau amrywiol o wiriadau tollau, pasport a mewnfudo a/neu sydd â goblygiadau ar gyfer gwahanol fathau o deithwyr fisfa.

²⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Porthladd Aberdaugleddau](#)

serious economic consequences for the ports in Wales and Ireland, both in direct and indirect employment.”²¹

16. Dywedodd Porthladd Aberdaugleddau ac Irish Ferries wrthym fod yn rhaid sicrhau nad oes unrhyw wahaniaeth rhwng ffin Iwerddon ar y tir (gyda Gogledd Iwerddon) a ffin Iwerddon ar y môr (gyda Chymru). Byddai unrhyw wahaniaeth o ran y ffordd y caiff Cymru ei thrin yn arwain at ystumio masnach a allai arwain at ganlyniadau economaidd difrifol i borthladdoedd Cymru.²²

17. Dywedodd Cymdeithas Allforwyr Iwerddon yn ystod ein hymweliad â Dulyn fod capasiti porthladdoedd yng Ngogledd Iwerddon eisoes yn cynyddu. Awgrymwyd y byddai gan hyn fwy o apêl i fasnachwyr yn rhanbarth y ffin os byddai gwahaniaeth o ran ffiniau ar y tir a'r môr, ond llai o apêl i ranbarthau eraill Iwerddon, yn enwedig y de. Yn yr un modd, dywedodd Swyddfa Datblygu Morol Iwerddon, pe bai'n dod yn haws defnyddio Porthladdoedd Gogledd Iwerddon, y byddai rhywfaint o fusnes presennol yn cael ei golli i'r llwybr hwnnw.²³

18. Roedd hefyd yn amlwg o'n trafodaethau gyda chymheiriaid yn Llywodraeth Iwerddon y byddai eu ffocws a'u blaenoriaeth, yn ddealladwy, ar faterion yn ymwneud â llwybrau rhwng y gogledd a'r de yn hytrach nag ar yr effaith bosibl ar gysylltiadau rhwng y dwyrain a'r gorllewin.²⁴

19. Cydnabu Ysgrifennydd y Cabinet y posibilrwydd o ddadleoli traffig porthladdoedd Cymru o ganlyniad i benderfyniadau a wneir ynghylch ffin Iwerddon. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd wrthym:

“Fodd bynnag, mae risg sylweddol y gallai gwiriadau ychwanegol ym mhrif borthladdoedd y DU (ffin forol 'galed') leihau effeithiolrwydd y traffig sy'n mynd drwy'r porthladdoedd, yn enwedig mewn perthynas â symud nwyddau drwy rollo ymlaen / rholio i ffwrdd. Gallai cyfundrefn fwy llac ar ffin Iwerddon ar y tir (ffin 'meddal' ar y tir), mewn cyferbyniad â chyfundrefn dollau lymach mewn porthladdoedd ar dir mawr y DU, annog symudiadau drwy'r ffin hwn ar y tir drwy borthladdoedd Gogledd Iwerddon i Loegr a'r Alban o bosibl ar draul y llwybrau uniongyrchol presennol sefydledig o Iwerddon i Gymru.”²⁵

Ein barn ni

Casgliad 1. Rydym yn pryderu y gallai ffin feddal rhwng Gogledd Iwerddon a Gweriniaeth Iwerddon, a ffin forol galed rhwng Cymru a Gweriniaeth Iwerddon, roi porthladdoedd Cymru o dan anfantais ddifrifol ac arwain at golli natur gystadleuol gan arwain at ddadleoli traffig o borthladdoedd Cymru – yn bennaf Caergybi – i borthladdoedd yn Lloegr a'r Alban, drwy Ogledd Iwerddon.

Casgliad 2. Nodwn hefyd y byddai unrhyw draffig a gâi ei ddadleoli o borthladdoedd Cymru yn cael effaith negyddol ar borthladdoedd yng Ngweriniaeth Iwerddon.

Argymhelliad 1. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn parhau i roi pwysau ar Lywodraeth y DU mewn perthynas â'r angen i sicrhau na fydd porthladdoedd Cymru o dan anfantais annheg o ganlyniad i drefniadau ffiniau gwahanol bosibl rhwng Gogledd

²¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Irish Ferries](#)

²² Tystiolaeth ysgrifenedig, [Porthladd Aberdaugleddau](#); Cofnod y Trafodion, [paragraff 285](#) – 12 Mehefin 2017

²³ Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol, Crynodeb Rapporteur

²⁴ Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol, Crynodeb Rapporteur

²⁵ [Papur tystiolaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Seilwaith](#)

Iwerddon a Gweriniaeth Iwerddon a rhwng Prydain Fawr ac Iwerddon, ac yn ein hysbysu am gynnydd mewn perthynas â'r materion hyn.

Osgoi pont tir y DU

20. Nododd tystiolaeth ysgrifenedig gan Grŵp Porthladdoedd Cymru, Ysgol Fusnes Caerdydd, y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau a Grŵp Cludo Nwyddau ar y Rheilffordd y potensial i fasnach Wyddelig ail-lwybro yn uniongyrchol i borthladdoedd yr Undeb Ewropeaidd. Dywedodd Grŵp Porthladdoedd Cymru wrthym ei fod yn deall bod gweithredwyr llongau eisoes yn edrych ar opsiynau ar gyfer gwasanaethau uniongyrchol rhwng Iwerddon a'r Undeb Ewropeaidd.²⁶ Mewn tystiolaeth lafar, honnodd rhai tystion y gallai allforwyr o Iwerddon ddewis cludo'n uniongyrchol i'r Undeb Ewropeaidd ac osgoi pont tir y DU yn gyfan gwbl os na fydd modd sicrhau masnach "ddi-ffwdan" rhwng y DU ac Iwerddon ar ôl gadael yr Undeb Ewropeaidd.

21. Roedd Irish Ferries yn anghytuno â'r farn hon ac yn dadlau y byddai'r cynnydd cysylltiedig mewn amserau croesi uniongyrchol i Ewrop yn negyddu unrhyw fantais.²⁷ Eglurodd Paddy Walsh o Irish Ferries:

"The difficulty is the crossing times. From Rosslare to Cherbourg, it's about 15 hours, so you're getting one sailing every other day, essentially, whereas if you take Pembroke-Rosslare by example, the ship's at sea for four hours, in port for two hours, and that happens 24 hours a day, so you're getting four sailings a day versus one every other day. So, there is under-utilisation of the assets. You'd need to deploy a huge amount of ships to be able to carry the same volume, and it wouldn't be economically viable. So, I don't see a threat, given the geography of the situation, in traffic switching wholesale to go direct to Europe from Ireland. I don't see that as a threat currently."²⁸

22. Yn ystod ein trafodaethau yn Nulyn, pwysleisiwyd bod yr ofnau y byddai pont tir y DU yn cael ei hosgoi yn gyfan gwbl o blaid cysylltiadau morol uniongyrchol â phorthladdoedd fel Cherbourg a Rotterdam wedi eu gorbwysleisio.²⁹ Credai Swyddfa Datblygu Morol Iwerddon na fyddai'r trefniadau newydd ar ôl gadael yr Undeb Ewropeaidd yn cau'r fantais 18 awr yn sgil mynediad pont tir i farchnadoedd ar gyfandir Ewrop.³⁰ Fodd bynnag, rhybuddiodd Cymdeithas Allforwyr Iwerddon y gallai croesfannau hirach uniongyrchol i Ewrop fod yn fwy deniadol, drwy ddarparu mwy o sicrwydd o ran amseroedd dosbarthu, pe bai gwiriadau tollau a gwiriadau eraill ym mhorthladdoedd y DU yn creu oedi annisgwyl.³¹

Casgliad 3. Canfuwyd nad yw'r ofnau y byddai pont tir y DU yn cael ei hosgoi yn gyfan gwbl, o blaid cysylltiadau morol uniongyrchol â chyfandir Ewrop, mor sylweddol â'r risg o ddadleoli traffig drwy Ogledd Iwerddon i borthladdoedd yn Lloegr a'r Alban, pe bai ffin galed rhwng Prydain Fawr ac ynys Iwerddon yn cael ei chyflwyno ar ôl gadael yr Undeb Ewropeaidd.

²⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Grŵp Porthladdoedd Cymru](#)

²⁷ Cofnod y Trafodion, [paragraffau 285 - 289](#) – 12 Mehefin 2017

²⁸ Cofnod y Trafodion, [paragraff 305](#) – 12 Mehefin 2017

²⁹ Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol, Crynodeb Rapporteur

³⁰ Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol, Crynodeb Rapporteur

³¹ Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol, Crynodeb Rapporteur

Dyfodol yr Ardal Deithio Gyffredin

23. Mae'r Ardal Deithio Gyffredin yn caniatáu symudiad rhydd pobl rhwng y DU, Gweriniaeth Iwerddon, Ynys Manaw ac Ynysoedd y Sianel. Mae wedi gweithredu ers 1922 ac felly mae'n rhagddyddio aelodaeth y DU ac Iwerddon o'r Undeb Ewropeaidd. Fel y cyfryw, mae cyfraith yr Undeb Ewropeaidd yn cydnabod hawliau Iwerddon a'r DU i gynnal y trefniadau arbennig y tu allan i **Ardal Schengen**.³²

24. Amlygodd ein trafodaethau yn Nulyn bwysigrwydd parhad yr Ardal Deithio Gyffredin. Roedd yn amlwg o'r trafodaethau hyn bod cydnabyddiaeth ymhlith 27 o wledydd yr Undeb Ewropeaidd fod yr Ardal Deithio gyffredin yn fater pwysig i Iwerddon. Roedd hefyd yn amlwg bod tebygrwydd mawr rhwng safbwyntiau'r DU ac Iwerddon o ran ei pharhad ar ôl gadael yr Undeb Ewropeaidd.³³

Casgliad 4. Rydym yn cytuno y dylid ceisio ateb sy'n cadw manteision yr Ardal Deithio Gyffredin ac yn cytuno â safbwyntiau Llywodraeth y DU a llywodraeth Iwerddon ar y mater hwn.

³² Protocol (Rhif 20) i Gytuniadau'r Undeb Ewropeaidd

³³ Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol, Crynodeb Rapporteur

03. Dyfodol trefniadau tollau

Yr Undeb Tollau

25. Yn ei haraith yn Nhŷ Lancaster, dywedodd y Prif Weinidog, Theresa May AS, fod aelodaeth lawn o'r Undeb Tollau yn atal y DU rhag negodi ei threfniadau masnach cynhwysfawr ei hun.³⁴ Mae llawer o'r safbwyntiau a fynegwyd gan y rhai a roddodd dystiolaeth i'r ymchwiliad yn seiliedig ar y rhagdybiaeth y bydd y DU yn gadael yr Undeb Tollau.

Ailgyflwyno gwiriadau tollau

26. Roedd anawsterau sy'n gysylltiedig ag ailgyflwyno gwiriadau tollau a gwiriadau ffiniau yn thema allweddol yn y dystiolaeth a gawsom. Ers cwblhau Marchnad Sengl yr Undeb Ewropeaidd yn 1993 a chael gwared ar wiriadau rhwng Cymru ac Iwerddon, mae nifer y nwyddau sy'n teithio rhwng Caerdybi a Dilyn wedi cynyddu 694 y cant.³⁵ Yn eu papur, priodolodd Irish Ferries y cynnydd hwn i'r ffaith bod tegwch o ran ffiniau Iwerddon ar y tir a'r môr, buddsoddiad ym Mhorthladd Caerdybi a'r defnydd effeithlon o ofod ar ôl cael gwared ar wiriadau tollau.³⁶ Gan gyfeirio at gau Porthladd Calais yn 2015, awgrymodd Irish Ferries y gallai ailgyflwyno gwiriadau tollau arwain at gwmnïau cyfyngedig cyhoeddus yn y DU yn dirwyn i ben yn gyflym.

27. Cododd bob un o'r tri phanel a roddodd dystiolaeth yn ystod ein sesiwn ar 12 Mehefin 2017 y bygythiadau posibl yn sgil gadael yr Undeb Tollau. Dadleuodd Duncan Buchanan o'r Gymdeithas Cludiant Ffyrdd y byddai unrhyw fath o wiriadau tollau yn achosi rhywfaint o wrthdaro.³⁷

28. Yn ei chyflwyniad, dywedodd Cynglair Twristiaeth Cymru wrthym y gallai gadael yr Undeb Tollau gael effaith andwyol ar y diwydiant mordeithio yng Nghymru. Tynnodd y Gynghrair sylw at y risgiau y gallai cwmnïau mordeithio ddewis gweithredu rhwng porthladdoedd a lywodraethir gan yr Undeb Tollau, a byddai hyn yn creu anfantais i borthladdoedd a chyrchfannau Cymru.³⁸

29. Dywedodd Julia Williams, un o swyddogion Llywodraeth Cymru a oedd yn bresennol gydag Ysgrifennydd y Cabinet yn ystod ei sesiwn dystiolaeth lafar, mai dyfodol y trefniadau tollau oedd y prif bryder ar gyfer y sector.³⁹ Dywedodd Ms Williams hefyd er mai'r nod oedd cael trefniadau newydd a oedd yn ddi-dor, na allai trefniadau tollau newydd ar ôl gadael yr Undeb Ewropeaidd byth fod yn gwbl ddi-dor ac y byddai mwy o gyfrifoldeb yn cael ei ysgwyddo gan borthladdoedd "Ro-Ro" na phorthladdoedd cynwysyddion.⁴⁰

30. Dywedodd Ian Davies o Stena Line wrthym am wendidau penodol Abergwaun ac yn fwy diweddar, Caerdybi, sef y porthladd mwyaf ond un y DU o ran cargo "Ro-Ro". Priodolodd Capten Davies lawer o dwf Caerdybi i'r polisi porthladdoedd agored a nododd y gallai unrhyw oedi o ganlyniad i wiriadau tollau neu ffiniau darfu ar y model busnes cyfan.⁴¹

³⁴ Llywodraeth y DU, ['The government's negotiating objectives for exiting the EU: PM speech'](#) – 17 Ionawr, 2017

³⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Irish Ferries](#)

³⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Irish Ferries](#)

³⁷ Cofnod y Trafodion, [paragraff 143 a 145](#) – 12 Mehefin 2017

³⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Cynglair Twristiaeth Cymru](#)

³⁹ Cofnod y Trafodion, [paragraff 25](#) – 3 Gorffennaf 2017

⁴⁰ Cofnod y Trafodion, [paragraff 27](#) – 3 Gorffennaf 2017

⁴¹ Cofnod y Trafodion, [paragraff 243](#) – 12 Mehefin 2017

Ein barn ni

Casgliad 5. Mae'n amlwg i ni y gallai oedi gyda gwiriadau tollau mewn porthladdoedd gael effaith annymunol ar borthladdoedd Ro-Ro yng Nghymru, yn enwedig Caergybi ac Abergwaun, sydd wedi datblygu a thyfu ers cwblhau'r Farchnad Sengl ym 1993 ac sy'n seiliedig ar deithio di-dor o un ochr o Fôr Iwerddon i'r llall.

Y defnydd o dechnoleg

31. Ar yr un pryd, teimlai nifer o dystion y gallai llawer o'r materion sy'n ymwneud ag ailgyflwyno gwiriadau tollau gael eu lliniaru drwy ddefnyddio technoleg. Pwysleisiodd Paddy Walsh o Irish Ferries y byddai datrysiad wedi'i arwain gan TG yn allweddol a bod trafodaethau rhwng Cyllid a Thollau EM a'r sector eisoes ar y gweill.⁴²

32. Dywedodd dystion wrthym y byddai angen integreiddio unrhyw system TG newydd ar draws asiantaethau lluosog a byddai angen cydweithrediad gan drydydd gwledydd.⁴³ Ar ben hynny, mynegodd nifer bryderon nad oes digon o amser i sefydlu system o'r fath cyn mis Mawrth 2019.⁴⁴ Esboniodd Ian Gallagher:

“It really is a very short time period that we're working on. So, I think that's going to be challenging, moving forward, certainly with the IT. I agree that that's one of the systems that we should be looking at, definitely, for alleviating the customs issues, certainly, but it's going to be challenging.”⁴⁵

33. Dywedodd Dr Andrew Potter, fodd bynnag, fod symud nwyddau yn rhy bwysig ac y byddai porthladdoedd yn canfod atebion hyd yn oed yn absenoldeb datrysiad TG. Dywedodd Dr Potter:

“Operators will find a way to make it work. It's a challenge to get a system fully implemented, because it's not just a single system; it's a multi-organisation system. There are lots of different Government departments involved within it in terms of security, tax, customs et cetera. So, it's multiagency. I think it'll be a challenge to get a system in place by then. Hopefully, the work will be ongoing to get to a point, but it's not the case that, if there isn't a system, everything will stop. There may be delays, there may be some holdups, but, over the years, the port operators have probably faced many more stiff challenges than an IT system not being delivered on time. There are ways of getting around this and I'm sure they'll have to revert to older processes initially to keep goods moving.”⁴⁶

34. O ran y gost, dywedodd dystion wrthym eu bod yn disgwyl i'r baich gael ei dalu gan gyfuniad o lywodraeth a'r diwydiant.⁴⁷ Fodd bynnag, clywsom, yn y pen draw, y byddai rhywfaint o'r gost hefyd yn cael ei throsglwyddo i'r defnyddiwr.⁴⁸

⁴² Cofnod y Trafodion, [paragraff 254](#) – 12 Mehefin 2017

⁴³ Cofnod y Trafodion, [paragraff 38 a 267](#) – 12 Mehefin 2017

⁴⁴ Cofnod y Trafodion, [paragraff 36 a 158](#) – 12 Mehefin 2017

⁴⁵ Cofnod y Trafodion, [paragraff 159](#) – 12 Mehefin 2017

⁴⁶ Cofnod y Trafodion, [paragraff 36](#) – 12 Mehefin 2017

⁴⁷ Cofnod y Trafodion, [paragraff 267](#) – 12 Mehefin 2017

⁴⁸ Cofnod y Trafodion, [paragraff 270](#) – 12 Mehefin 2017

Ein barn ni

Casgliad 6. Rydym yn pryderu na fydd datrysiad technolegol a fydd yn addas ar gyfer y broblem o brosesu gwiriadau tollau yn barod ac ar waith pan ddisgwylir i'r DU adael yr Undeb Ewropeidd ym mis Mawrth 2019.

Argymhelliad 2. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn ein hysbysu am gynnydd mewn perthynas â datblygu datrysiad wedi'i arwain gan TG ar gyfer trefniadau tollau'r DU yn y dyfodol.

Argymhelliad 3. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn nodi yn ei hymateb i'n hadroddiad yr hyn y mae'n rhagweld fydd cost y trefniadau tollau newydd arfaethedig wedi'u harwain gan TG ar ôl gadael yr Undeb Ewropeidd a sut y mae'n disgwyl i'r costau hynny gael eu talu. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn gofyn am gadarnhad gan Lywodraeth y DU am yr amserlen ddisgwyliedig ar gyfer datblygu'r trefniadau tollau hyn a fydd wedi'u harwain gan TG a rhoi'r trefniadau hynny ar waith.

Gweithredwr Economaidd Awdurdodedig

35. Yn ystod ein hymweliad â Dilyn, buom yn trafod argaeledd datrysiadau technegol gan gynnwys trefniadau **Gweithredwr Economaidd Awdurdodedig** neu Fasnachwr y Gellid Ymddiried Ynddo, a fyddai'n caniatáu i nwyddau basio drwy borthladdoedd Cymru gyda chyn lleied o wiriadau â phosibl.⁴⁹

36. Yn yr un modd, esboniodd Dr Andrew Potter o Ysgol Fusnes Caerdydd fod cyfleoedd hefyd i gwmnïau leddfu llif y nwyddau cyn iddynt gyrraedd porthladdoedd. Dywedodd Dr Potter:

“Beyond that, one of the things that we can look to do is to encourage members of the supply chain to become more engaged in easing the flow of their goods as well. So, they don't just rely on the ports, but look at how members of the supply chains can sign up to things like the approved economic operator scheme that we talked about in the paper, where you can get approval and security clearance and customs clearance, so you can do that when the goods are dispatched. The goods are then sealed on a trailer or in a container and shipped around, and in that way, you've got that assurance and it speeds up the process of going through the ports and so on as well. So, again, it's not just about the ports improving processes; the whole supply chain can make changes as well to try and speed up and ease the flow of goods in and out.”⁵⁰

37. Dywedodd Paddy Walsh wrthym mai'r hyn a oedd ei angen oedd ehangu cysyniadau presennol sy'n ymwneud â phrosesu TAW a thollau eraill ar draws yr Undeb Ewropeidd:

“If I could just go back a stage in history—to 1993, in January, when the requirement for customs entries was removed when we achieved full member status—what happened was there was still work to be done, because VAT still had to be paid by traders, and duty still had to be calculated where it was applicable. And that was done in something called the authorised economic operator status, where all the work was essentially deferred to traders’

⁴⁹ Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol, Crynodeb Rapporteur

⁵⁰ Cofnod y Trafodion, **paragraff 26** – 12 Mehefin 2017

premises. So, what we would see—and this is what we’re starting to explore with HM Revenue and Customs—is that concept being expanded.”⁵¹

Argymhelliad 4. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn ceisio lliniaru’r risg i fusnesau Cymru yn sgil diffyg parodrwydd drwy weithio gyda Chyllid a Thollau Ei Mawrhydi i ymchwilio gyda busnesau Cymru i faint yr her a darparu unrhyw gymorth sydd ei angen i sicrhau eu bod yn elwa ar gynlluniau Gweithredwr Economaidd Awdurdodedig/Masnachwr yr Ymddiriedir Ynddo.

Capasiti a chyfluniad porthladdoedd Cymru

38. Amlygodd llawer o dystion y diffyg capasiti ym mhorthladdoedd Cymru i ddarparu ar gyfer unrhyw wiriadau newydd ar gyfer tollau a phasbortau.⁵² Rhybuddiodd Ian Davies o Borthladdoedd Stena Line (a leolwyd yng Nghaergybi) fod ei borthladd wedi’i gyfyngu o ran gofod ac na fyddai ganddo’r capasiti i atal cerbydau:

“As a port operator, physically we do not have the land mass to stop and check vehicles. We just physically do not. We have some of the largest ferries in Europe coming in—Holyhead is a prime example—and we do not have the space even to empty those directly into the port. The whole port would come to a grinding halt, and our industry is based on just-in-time logistics.” With the uncertainty of how long it will take to get a freight vehicle through the port, the whole logistics industry would come to a grinding halt. It’s physically not possible to do it at the ports presently. We do not have the land mass.”⁵³

39. Aeth Capten Davies ymlaen i ddweud y byddai’r amserlenni sy’n gysylltiedig â hyn yn rhoi pwysau ychwanegol ar y porthladd:

“I don’t think it’s physically possible to come up with a physical land mass to absorb some of these traffic flows. We’re looking roughly, at our peak, at 400 freight units an hour coming off the ferry. Each freight unit is 16m long. That’s one long traffic jam coming out onto the A55.”⁵⁴

40. Ar ben hynny, rydym wedi clywed am beryglon oedi a’r effaith ar sut mae logisteg yn economi’r DU/Undeb Ewropeaidd wedi’u cyflunio ar hyn o bryd, gan gynnwys y model “mewn union bryd”. Dywedodd Siambr Forgludiant y DU wrthym:

“All sectors of the economy have, over the last 20 years or so, adopted just-in-time supply models, which depend absolutely on predictable delivery schedules. Logistics operators treat the British Isles as a single entity, and Welsh ports accordingly serve a hinterland that stretches from the west of Ireland to the east of England and beyond. The arbitrary and unpredictable delays caused by border controls are incompatible with such just-in-time

⁵¹ Cofnod y Trafodion, [paragraff 245](#) – 12 Mehefin 2017

⁵² Tystiolaeth ysgrifenedig, [Porthladd Aberdaugleddau; Siambr Forgludiant y DU](#)

⁵³ Cofnod y Trafodion, [paragraff 262](#) – 12 Mehefin 2017

⁵⁴ Cofnod y Trafodion, [paragraff 279](#) – 12 Mehefin 2017

supply chains, and the introduction of such delays at Welsh ports would accordingly represent a risk to the continued viability of those supply chains.”⁵⁵

41. Yn Nulyn, clywsom fod cynllunio senario manwl ar y gweill ar hyn o bryd a bod y prif gynllun ar gyfer Porthladd Dulyn (sy'n wynebu heriau tebyg o ran cyfyngiadau capasiti) yn cael ei ddiweddarau ar hyn o bryd.⁵⁶

Ein barn ni

Casgliad 7. Canfuom y byddai gwiriadau ac oedi ym mhorthladdoedd Cymru yn effeithio ar gadwyni cyflenwi ehangach sydd wedi'u cyflunio ar hyn o bryd i ddarparu ar gyfer logisteg “mewn union bryd”.

Casgliad 8. Clywsom nad oes gan lawer o borthladdoedd Cymru y capasiti i gynnal gwiriadau newydd ar gyfer tollau a ffiniau. Er bydd angen dod o hyd i ddatrysiad technolegol er mwyn goresgyn agweddau ar hyn, ni chlywyd dim yn ystod ein hymchwiliad i awgrymu y bydd yn bosibl cyflawni'r datrysiadau technolegol hyn o fewn yr amserlen bresennol ar gyfer Bexit. Ymhellach, rhagwelwn risg na fydd modd goresgyn problemau'n yn ymwneud â chyfyngiadau a chapasiti ffisegol ym mhorthladdoedd Cymru drwy dechnoleg yn unig, a bydd methiant i gynllunio'n ddigonol ar gyfer gadael yr Undeb Ewropeaidd yn debygol o gael sgil-ffeithiau ar ein seilwaith, yn arbennig o ran tagfeydd ar ein ffyrdd.

Argymhelliad 5. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru, yn ei hymateb i'n hadroddiad, yn amlinellu sut y mae'n bwriadu mynd i'r afael â diffyg capasiti ffisegol i ymdrin â gwiriadau ffiniau a thollau newydd ym mhorthladdoedd Cymru, a datblygu cynllun wrth gefn ar gyfer rheoli priffyrdd er mwyn mynd i'r afael â'r tagfeydd posibl yn deillio o oedi mewn porthladdoedd.

Trefniadau pontio

42. Dywedodd y Gymdeithas Cludiant Ffyrdd wrthym y gall trefniadau pontio fod yn angenrheidiol i sicrhau effeithlonrwydd y gadwyn gyflenwi ar gyfer y DU a'r Undeb Ewropeaidd.⁵⁷ Tynnodd Chris Yarsely o'r Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau gymhariaeth gyda'r ffordd raddol y cafodd y tariffau eu cysoni pan ymunodd y DU â'r Gymuned Economaidd Ewropeaidd, gan ddadlau y gall fod angen cytuno ar broses raddol debyg ar gyfer gadael yr Undeb Ewropeaidd.⁵⁸ Yn yr un modd, rhybuddiodd y Gymdeithas Cludiant Ffyrdd y gallai diffyg trefniadau pontio, neu ganlyniad sy'n arwain at dim bargaen, gael canlyniadau negyddol difrifol i borthladdoedd Cymru.⁵⁹

43. Yn ystod ei sesiwn dystiolaeth lafar gyda ni, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrthym nad oedd yn credu y gallai datrysiad technolegol gael ei roi ar waith mewn pryd ar gyfer y dyddiad y disgwylir i'r DU adael yr Undeb Ewropeaidd. Mae hefyd wedi tanlinellu pwysigrwydd trefniadau pontio o ran lliniaru rhai o'r risgiau i borthladdoedd Cymru.⁶⁰

⁵⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Siambr Forgludiant y DU](#)

⁵⁶ Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol, Crynodeb Rapporteur

⁵⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Y Gymdeithas Cludiant Ffyrdd](#)

⁵⁸ Cofnod y Trafodion, [paragraff 175](#) – 12 Mehefin 2017

⁵⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau \(FTA\)](#)

⁶⁰ Cofnod y Trafodion, [paragraff 80, 115 a 117](#) – 3 Gorffennaf 2017

Ein barn ni

Casgliad 9. Bydd angen trefniadau pontio i sicrhau na fydd gweithgaredd ein porthladdoedd yn peidio pan fydd y DU yn gadael yr Undeb Ewropeaidd. Ni ellir diystyru'r bygythiad o senario "dim bargaen" ar ddiwedd cyfnod dwy flynedd Erthygl 50. Rydym yn glir y byddai hyn yn fygythiad difrifol i'n porthladdoedd, ein masnach a'r economi.

Argymhelliad 6. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru, mewn partneriaeth â'r sector, yn llunio cynlluniau wrth gefn manwl ar gyfer porthladdoedd Cymru ar gyfer senarios amrywiol y gallai'r DU eu hwynebu ar ddiwedd cyfnod hysbysiad Erthygl 50. Dylai'r cynlluniau wrth gefn hyn gael eu hadlewyrchu yn Strategaeth Porthladdoedd arfaethedig Llywodraeth Cymru a dylai gynnwys y canlynol (ond heb fod yn gyfyngedig i hynny):

- gweithio gyda'r sector i nodi pa gymorth y gall fod ei angen arnynt i baratoi ar gyfer gadael yr Undeb Ewropeaidd;
- asesiad o faint y cyfyngiadau technegol a seilwaith a'r gofynion y mae porthladdoedd Cymru yn eu hwynebu; a
- darpariaethau ar gyfer senario "dim bargaen".

04. Ymgysylltu, cysylltiadau trafndiaeth a chyfleoedd

Ymgysylltu â Llywodraeth Iwerddon

44. Yn ystod ein hymweliad ag Iwerddon, clywsom y bu cyswllt rhwng Llywodraeth Iwerddon a Phrif Weinidog Cymru, yn bennaf trwy'r Cyngor Prydeinig-Gwyddelig. Clywsom hefyd gan yr Adran Materion Tramor a Masnach fod Iwerddon wedi cael dros 400 o drafodaethau ar adael yr Undeb Ewropeaidd ledled Ewrop ers y refferendwm ym mis Mehefin 2016. Yn ei bapur, cyfeiriodd Ysgrifennydd y Cabinet at drafodaethau cynnar gyda'r sector, y diwydiant ehangach, Llywodraeth y DU a'r gweinyddiaethau datganoledig eraill.⁶¹

45. Yn ystod tystiolaeth lafar, cadarnhaodd Ysgrifennydd y Cabinet nad oedd wedi cwrdd eto yn uniongyrchol â chymheiriaid yn Llywodraeth Iwerddon i drafod porthladdoedd, ond ei fod ceisio trefnu cyfarfod ar hyn o bryd. Priodolodd Ysgrifennydd y Cabinet y diffyg cyfarfod hyd yma i gyfyngiadau amser, ond ychwanegodd nad oedd cyfarfod wedi'i drefnu tan yr wythnos yr oedd yn ymddangosiad gerbron ein pwyllgor.⁶²

Ein barn ni

Casgliad 10. Rydym yn hynod bryderus nad yw Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith wedi cwrdd â chymheiriaid yn Llywodraeth Iwerddon i drafod goblygiadau gadael yr Undeb Ewropeaidd i borthladdoedd Cymru a chysylltiadau trafndiaeth rhwng Cymru ac Iwerddon. Nodwn fod ei gymheiriad yn Iwerddon wedi bod yn awyddus i hwyluso cyfarfodydd gyda ni a bod trefnu'r cyfarfodydd hynny wedi bod yn broses gymharol syml. Rydym yn hyderus o'r ymateb a gawsom gan ein cymheiriaid yn Iwerddon y byddai Llywodraeth Cymru yn cael eu croesawu yn yr un modd.

Argymhelliad 7. Argymhellwn fod Llywodraeth Cymru yn mynd i'r afael ar fyrder â'r diffyg ymgysylltiad ar borthladdoedd gyda chymheiriaid yn Iwerddon ac aelod-wladwriaethau eraill yn yr Undeb Ewropeaidd ac yn ceisio cyfleoedd i ymgysylltu â hwy sy'n ychwanegol at gyfarfodydd cyffredin, fel cyfarfodydd y Cyngor Prydeinig-Gwyddelig.

Y Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T)

46. Mae'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T) yn rhwydwaith o lwybrau a seilwaith trafndiaeth strategol, y mae'n rhaid eu datblygu i safonau diffiniedig, sy'n cwmpasu Ewrop gyfan.⁶³ Nododd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau risg i borthladdoedd Cymru yn sgil colli cyllid seilwaith sydd ar gael ar hyn o bryd drwy gyfranogiad y DU yn rhwydwaith TEN-T. Fodd bynnag, mewn tystiolaeth lafar, dywedodd tystion wrthym nad oedd Cymru wedi manteisio'n llawn ar y cyllid sy'n gysylltiedig â TEN-T yn flaenorol.⁶⁴ Dywedodd Ian Davies wrthym mai dim ond symiau bach o gyllid a gafwyd, ond dim byd o unrhyw sylwedd dros y 15 mlynedd diwethaf.⁶⁵

47. Yn Nulyn, clywsom gan ein cymheiriaid eu bod yn disgwyl gweld newidiadau i'r rhaglen TEN-T yn sgil y ffaith bod y DU yn gadael yr Undeb Ewropeaidd.⁶⁶ Clywsom hefyd fod Llywodraeth Iwerddon yn ymgysylltu'n weithredol â'r Comisiwn Ewropeaidd ar ei adolygiad o'r rhwydwaith ac yn awyddus i

⁶¹ Papur tystiolaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Seilwaith

⁶² Cofnod y Trafodion, [paragraff 10-17](#) – 3 Gorffennaf 2017

⁶³ Comisiwn Ewropeaidd, [Seilwaith - TEN-T - Cysylltu Ewrop](#)

⁶⁴ Cofnod y Trafodion, [paragraff 388 a 390](#) – 12 Mehefin 2017

⁶⁵ Cofnod y Trafodion, [paragraff 390](#) – 12 Mehefin 2017

⁶⁶ Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol, Crynodeb Rapporteur

weld perthynas waith hwylus, yn enwedig yng Ngogledd Iwerddon, ond hefyd mewn perthynas â phorthladdoedd Cymru.⁶⁷

48. Rydym hefyd wedi siarad â'n cydweithwyr yn Iwerddon am rôl y DU yn y rhwydwaith yn y dyfodol. Ystyriwyd bod hyn yn arbennig o bwysig oherwydd bod y DU yn rhan o'r "coridor TEN-T" allweddol y mae Iwerddon yn rhan ohono. Deallwn, er y gall gwledydd trydydd parti gymryd rhan mewn prosiectau TEN-T, y bydd cyfraniad y DU yn y dyfodol yn dibynnu ar ganlyniad y trafodaethau ar adael yr Undeb Ewropeaidd.

49. Pwysleisiodd Duncan Buchanan o'r Gymdeithas Cludiant Ffyrdd rôl bwysig buddsoddi yn y seilwaith o ran cynnal cystadleurwydd a chynhyrchiant.⁶⁸ Ar yr un pryd, roedd Mr Buchanan, a'i gyd-dyst, Ian Gallagher, yn cytuno na ddylai'r buddsoddiadau hyn fod yn ddibynnol ar gyllid allanol yr Undeb Ewropeaidd.⁶⁹

50. Yn ei bapur, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrthym fod Llywodraeth Cymru eisoes yn gwneud cynnydd gyda nifer o gynlluniau ffyrdd a fydd yn arwain at effeithiau cadarnhaol ar gyfer porthladdoedd yng Nghymru.⁷⁰ Ar y gwaith o gynllunio ac ariannu seilwaith rheilffyrdd Cymru – nad yw wedi'i ddatganoli, ac na fydd yn cael ei ddatganoli o dan y setliad newydd a grëwyd gan Ddeddf Cymru 2017 – dywedodd Mr Skates:

"We've been very clear that we need to see, under TEN-T, the north Wales main line, for example, electrified by 2030. Rail infrastructure is an area where UK Government could make an enormous contribution. They're well aware of that, but we need to make sure that they actually sign up to those commitments in the long term."⁷¹

51. Yn yr un modd, mae'r Grŵp Cludo Nwyddau ar y Rheilffordd, yn ei gyflwyniad ysgrifenedig, yn nodi bod problemau gyda'r rhwydwaith rheilffyrdd presennol yng Nghymru yn rhwystr i ddatblygiad porthladdoedd Cymru.⁷² Mae'r Grŵp yn galw am fwy o fuddsoddi mewn trydaneiddio a gwell capasiti llwytho y tu hwnt i'r cynlluniau presennol, sydd wedi'u cyfyngu i dde-ddwyrain Cymru.⁷³

Ein barn ni

Casgliad 11. Nodwn fod risg i borthladdoedd Cymru yn sgil colli mynediad at gyllid seilwaith os na fydd y DU yn rhan o'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd (TEN-T) ar ôl gadael yr Undeb Ewropeaidd.

Casgliad 12. Cytunwn y dylai Llywodraeth Cymru barhau i bwysio ar Lywodraeth y DU o ran ymrwymadau sy'n ymwneud â meysydd seilwaith trafniadaeth nad ydynt wedi'u datganoli - yn enwedig trydaneiddio prif linell gogledd Cymru. Fodd bynnag, dylid hefyd sicrhau ei bod yn gwneud ymrwymadau clir ar ddatblygu seilwaith y dyfodol y mae'n gyfrifol amdano, gan gynnwys priffyrdd.

⁶⁷ Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol, Crynodeb Rapporteur

⁶⁸ Cofnod y Trafodion, [paragraff 178](#) – 12 Mehefin 2017

⁶⁹ Cofnod y Trafodion, [paragraffau 179 a 182](#) – 12 Mehefin 2017

⁷⁰ [Papur tystiolaeth gan Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Seilwaith](#)

⁷¹ Cofnod y Trafodion, [paragraff 139](#) – 3 Gorffennaf 2017

⁷² Tystiolaeth ysgrifenedig, [Grŵp Cludo Nwyddau ar y Rheilffordd](#)

⁷³ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Grŵp Cludo Nwyddau ar y Rheilffordd](#)

Alinio trefniadau rheoleiddio

52. Yn yr un modd â gwiriadau tollau, daeth gwiriadau iechyd anifeiliaid ar gyfer cynhyrchion bwyd ac anifeiliaid sy'n cyrraedd ym mhorthladdoedd Cymru i ben pan gwblhawyd y Farchnad Sengl Ewropeaidd ar ddechrau'r 1990au. Awgrymodd Chris Yarsley o'r Gymeithas Cludo Nwyddau, yn ystod tystiolaeth lafar, fod arolygiadau milfeddygol yn Felixstowe (ar gyfer cynhyrchion bwyd ac anifeiliaid sy'n cyrraedd o weddill y byd) yn cynnwys tua 14 o filfeddygon llawn amser yn gweithredu ar sail 24 awr.⁷⁴

53. Amlygodd Siambr Forgludiant y DU hefyd bryderon am gynhyrchion anifeiliaid a bwyd yn ei phapur ysgrifenedig. Nododd:

“[...]the imposition of usual EU animal and plant health controls on traffic arriving from the UK after Brexit at Irish ports would have the effect of prohibiting the entry of much of the food and agricultural traffic that is currently shipped from Welsh ports.”⁷⁵

54. Yn Nulyn, cododd ein cymheiriaid hefyd bryderon ynghylch rheoli safonau bwyd a chynnyrch ar gyfer allforio ar ôl gadael yr Undeb Ewropeaidd. Maent hefyd wedi tynnu sylw at wahaniaeth rheoleiddiol mewn meysydd eraill megis rheoleiddio oriau gyrwyr HGV.⁷⁶

Cyfarwyddeb Cynefinoedd yr UE

55. Dywedodd Andy Jones o Borthladd Aberdaugleddau wrthym y gallai gadael yr Undeb Ewropeaidd gyflwyno cyfle i Gymru a'r DU ailystyried y cydbwysedd o ran diogelwch amgylcheddol.⁷⁷ Yn yr un modd, nododd cyflwyniad ysgrifenedig gan Grŵp Porthladdoedd Cymru fod llawer o'r cyfyngiadau presennol sy'n wynebu porthladdoedd Cymru yn deillio o reolau'r Undeb Ewropeaidd, yn enwedig y Cyfarwyddebau Cynefinoedd ac Adar Gwyllt.⁷⁸ Fodd bynnag, roedd Yr Athro Anthony Beresford yn llai sicr am yr hyblygrwyd a fyddai gan Gymru a'r DU o ran diogelu'r amgylchedd ar ôl gadael yr Undeb Ewropeaidd.⁷⁹ Dylid nodi, fodd bynnag, nad ydym wedi clywed gan unrhyw gynrychiolwr o'r sector amgylcheddol, ac nad oedd amddiffyniadau amgylcheddol wedi cael eu hystyried mewn unrhyw ddyfnder yn ystod ein hymchwiliad.

Cyfleoedd ar gyfer y dyfodol

56. Nodwyd gallu'r DU i greu cytundebau a chyfleoedd masnach newydd â gweddill y byd gan Grŵp Porthladdoedd Cymru fel cyfle pwysig i borthladdoedd Cymru yng nghyd-destun gadael yr Undeb Ewropeaidd.⁸⁰ Rhannodd y Gymdeithas Allforwyr Gwyddelig ganlyniadau arolwg diweddar o'u haelodau gyda ni a oedd yn awgrymu bod nifer sylweddol o fusnesau Gwyddelig – 40 y cant o'r rhai a arolygwyd – yn ystyried symud agweddau ar gynhyrchu neu brosesu i'r DU.

57. Yn ystod ein hymchwiliad, ymchwiliwyd hefyd i Barthau Rhydd neu Borthladdoedd Rhydd. Ardaloedd dynodedig lle na fydd tollau mewnforio, TAW a thaliadau mewnforio eraill yn berthnasol, neu lle y gall mewnforwyr neu allforwyr ohirio taliadau o'r fath yw Porthladdoedd Rhydd. Mewn tystiolaeth lafar, dywedodd yr Athro Beresford wrthym nad oes digon o ymchwil wedi'i wneud yn y DU

⁷⁴ Cofnod y Trafodion, [paragraff 156](#) – 12 Mehefin 2017

⁷⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Siambr Forgludiant DU](#)

⁷⁶ Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol, Crynodeb Rapporteur

⁷⁷ Cofnod y Trafodion, [paragraff 236](#) – 12 Mehefin 2017

⁷⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Grŵp Porthladdoedd Cymru](#)

⁷⁹ Cofnod y Trafodion, [paragraff 112](#) – 12 Mehefin 2017

⁸⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Grŵp Porthladdoedd Cymru](#)

i Borthladdoedd Rhydd ac y gallai gadael yr Undeb Ewropeaidd fod yn adeg amserol i edrych ar eu potensial.⁸¹ Aeth ymlaen i egluro bod Porthladdoedd Rhydd yn cynnig manteision i gwmnïau o ran llif arian ac ymateb i ofynion logisteg tymhorol.⁸² O ran budd i'r economi, dywedodd Dr Andrew Porter wrthym fod y gweithgarwch economaidd cysylltiedig yn darparu cyfleoedd o ran cyflogaeth.⁸³

58. Wrth ymateb i'r cwestiwn a fyddai unrhyw borthladdoedd yng Nghymru yn addas ar gyfer eu dynodi'n Borthladd Rhydd, nododd Dr Potter botensial Aberdaugleddau neu un o'r porthladdoedd yn Ne Cymru (Caerdydd a Chasnewydd). Mewn gwybodaeth ychwanegol a dderbyniwyd oddi wrth Borthladd Aberdaugleddau, nodwyd y gallai Porthladdoedd Rhydd helpu i roi hwb i dwf economaidd a gwrthbwysu rhai o effeithiau gadael yr Undeb Ewropeaidd. Maent hefyd wedi dweud wrthym y gallai'r manteision hyn gael eu gwella drwy ddynodi "Ardal Porth" fwy, a fyddai'n adeiladu ar nodweddion unigryw porthladdoedd ac yn denu buddsoddiad.⁸⁴

59. Yn ei dystiolaeth, dywedodd Ysgrifennydd y Cabinet wrthym, pe bai Llywodraeth y DU yn bwriadu dynodi Porthladdoedd Rhydd newydd, yna byddai Llywodraeth Cymru yn ceisio sicrhau bod Cymru yn cael ei chyfran deg.⁸⁵ At hynny, eglurodd Simon Jones o Lywodraeth Cymru nad oedd unrhyw werth mewn dynodi Porthladdoedd Rhydd ar hyn o bryd oherwydd aelodaeth y DU o'r Undeb Ewropeaidd ac y byddai'r penderfyniad i ddynodi yn y pen draw yn cael ei ysgwyddo gan Lywodraeth y DU.⁸⁶

Ein barn ni

Casgliad 13. Clywsom nad oes digon o ymchwil wedi'i wneud i'r cysyniad o Borthladdoedd Rhydd yng Nghymru. Credwn ei bod yn werth ymchwilio i'r potensial i Gymru alw am ddynodi un neu fwy o'i phorthladdoedd yn Borthladdoedd Rhydd ar ôl i'r DU adael yr Undeb Ewropeaidd. Rydym hefyd yn ymwybodol bod Porthladdoedd Rhydd yn gweithredu yn yr Undeb Ewropeaidd ar hyn o bryd.

Argymhelliad 8. Argymhellwn y dylai Llywodraeth Cymru fod yn fwy rhagweithiol o ran ei dull o ddynodi Parthau Rhydd / Porthladdoedd Rhydd a gwneud gwaith pellach i bennu a allai porthladd, neu borthladdoedd yng Nghymru, elwa yn sgil dynodiad Porthladdoedd Rhydd.

⁸¹ Cofnod y Trafodion, [paragraff 86](#) – 12 Mehefin 2017

⁸² Cofnod y Trafodion, [paragraff 94](#) – 12 Mehefin 2017

⁸³ Cofnod y Trafodion, [paragraff 97](#) – 12 Mehefin 2017

⁸⁴ Fodd bynnag, fel y soniwyd eisoes, Aberdaugleddau yw'r unig borthladd ymddiriedolaeth a gadwyd yng Nghymru, ac felly bydd yn parhau i fod yn ddarostyngedig i bolisi porthladdoedd Llywodraeth y DU ar ôl i Ddeddf Cymru 2017 ddod i rym yn llawn.

⁸⁵ Cofnod y Trafodion, [paragraff 179](#) – 3 Gorffennaf 2017

⁸⁶ Cofnod y Trafodion, [paragraff 185](#) – 3 Gorffennaf 2017

Atodiad A – Tystion

Rhoddodd y tystion canlynol dystiolaeth i'r Pwyllgor:

12 Mehefin 2017

Enw	Sefydliad
Yr Athro Anthony Beresford	Prifysgol Caerdydd
Dr Andrew Potter	Prifysgol Caerdydd
Duncan Buchanan	Cymdeithas Cludiant Ffyrdd
Ian Gallagher	Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau
Chris Yarsley	Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau
Robin Smith	Rail Freight Group
Callum Couper	Associated British Ports a Chadeirydd Grŵp Porthladdoedd Cymru
Capten Ian Davies	Caergybi (Porthladd Stena Line)
Andy Jones	Porthladd Aberdaugleddau
Anna Malloy	Porthladd Aberdaugleddau
Paddy Walsh	Irish Ferries

19 Mehefin 2017 – Ymweliad rapporteur y Pwyllgor â Dulyn

Enw	Sefydliad
Shane Ross TD a Swyddogion y Llywodraeth	Y Gweinidog Trafnidiaeth, Twristiaeth a Chwaraeon
Howard Knott	Cymdeithas Allforwyr Iwerddon
Fiona Burke	Cymdeithas Allforwyr Iwerddon
Liam Lacey	Swyddfa Datblygu Morol Iwerddon
Seneddwr Neale Richmond*	Cadeirydd y Pwyllgor Dethol Arbennig ar y Deyrnas Unedig yn Gadael yr Undeb Ewropeaidd
Swyddogion y Llywodraeth	Yr Adran Materion Tramor a Masnach

*Trafodaeth gyffredinol ar faterion yn ymwneud â chylch gwaith y Pwyllgor, ond y tu allan i gylch gorchwyl yr ymchwiliad.

3 Gorffennaf 2017

Enw	Sefydliad
Ken Skates	Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith
Simon Jones	Cyfarwyddwr Trafnidiaeth, Llywodraeth Cymru
Julia Williams	Pennaeth Polisi Trafnidiaeth Heb ei Ddatganoli, Llywodraeth Cymru

Gellir gweld trawsgrifiad o'r cyfarfodydd yma:

<http://senedd.cynulliad.cymru/documents/s63955/12%20June%202017.pdf>

Mae tystiolaeth ysgrifenedig ar gael yma:

<http://www.senedd.cynulliad.cymru/mglIssueHistoryHome.aspx?lId=19178>