

Paratoi ar gyfer Brexit

Adroddiad dilynol ar barodrwydd porthladdoedd Cymru

Tachwedd 2018

Cyflwyniad

Gyda llai na phum mis tan y bydd y DU yn gadael yr Undeb Ewropeaidd, mae'n amser priodol i ystyried yn fwy manwl barodrwydd gwahanol sectorau yng Nghymru. Mae'r adroddiad cyntaf hwn, mewn cyfres o dri, yn edrych ar oblygiadau Brexit i sector porthladdoedd Cymru, a dylid ei ddarllen ochr yn ochr â'n gwaith blaenorol ar borthladdoedd Cymru a Brexit, a gyhoeddwyd ym mis Awst 2017.

Y cefndir

1. Yn ein hadroddiad yn 2017, gwnaethom wyth argymhelliad mewn perthynas â phorthladdoedd Cymru a Brexit. Yn ystod 2018, cafwyd gwell syniad o ganlyniad y negodiadau a dyluniad posibl cytundeb terfynol ar Brexit. Er bod peth ansicrwydd o hyd, mae Llywodraeth y DU wedi gwneud nifer o ymrwymadau a chynigion o ran sut yr hoffai weld cysylltiadau rhwng y DU a'r UE yn gweithio'n ymarferol ar ôl Brexit. Mae hyn yn cynnwys:

- cyhoeddi testun a negodwyd ar gyfer y Cytundeb Ymadael rhwng y DU a'r UE;
- cyhoeddi Papur Gwyn Llywodraeth y DU ar y berthynas rhwng y Deyrnas Unedig a'r Undeb Ewropeaidd yn y dyfodol; a



- chyhoeddi hysbysiadau technegol Llywodraeth y DU ar senario “dim bargaen”.

2. Ar 14 Tachwedd 2018, cyhoeddwyd testun terfynol y negodiadau ar gyfer y Cytundeb Ymadael drafft rhwng y DU a'r UE. Mae'r cytundeb hwn yn ymdrin â'r materion sy'n deillio o'r datgysylltiad, wrth i'r DU ymadael â'r UE. Cyhoeddir ein hadroddiad yng nghyd-destun y datblygiadau gwleidyddol sy'n dal i fynd rhagddynt o ran y Cytundeb Ymadael. Fodd bynnag, nodwn fod nifer o rwystrau gwleidyddol i'w goresgyn cyn y gellir diystyru materion parodrwydd yn llwyr, yn enwedig o safbwynt senario “dim bargaen”. Mae amserlen y rhwystrau gwleidyddol hyn yn debygol o ymestyn ymhell i 2019, ac rydym yn ystyried felly ei bod yn bwysig yn y cyfamser ein bod yn craffu ar waith paratoi Llywodraeth Cymru.

3. Yn haf 2018, gwnaethom benderfynu ysgrifennu at randdeiliaid am ddiweddariad ar y cynnydd a wnaed o ran:

- parodrwydd porthladdoedd Cymru ar gyfer ymadawiad y DU â'r UE ac unrhyw sylwadau a oedd ganddynt ynghylch y sefyllfa ar y pryd (o gymharu â'r adeg y cyhoeddodd y Pwyllgor ei adroddiad cyntaf);
- y cynigion ar gyfer trefniadau tollau newydd rhwng y DU a'r UE;
- sut y mae Llywodraeth Cymru yn arwain yr ymdrechion i sicrhau bod porthladdoedd Cymru yn barod ar gyfer ymadawiad y DU â'r UE, gan gynnwys cynlluniau wrth gefn; a
- unrhyw faterion yr hoffai'r rhanddeiliaid sôn amdanynt wrth y Pwyllgor Materion Allanol.

4. Cawsom ymatebion gan:

- Y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau;
- Y Gymdeithas Cludo Nwyddau ar Loriau;
- Maes Awyr Caerdydd;
- Grŵp Porthladdoedd Cymru;
- Y Grŵp Cludo Nwyddau ar Drenau;
- Porthladd Aberdaugleddau;
- Dr Andrew Potter a'r Athro Anthony Beresford o Ysgol Fusnes Prifysgol Caerdydd; a

- Cynghrair Twristiaeth Cymru.

5. Er mwyn ystyried rhai o'r themâu yn yr ymatebion ysgrifenedig mewn manylder, cynhaliwyd sesiynau tystiolaeth lafar ar 8 Hydref 2018 yng nghwmni Richard Ballantyne o Grŵp Porthladdoedd Cymru, Debra Barber o Faes Awyr Caerdydd, a Sally Gilson o'r Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau.

6. Gwnaethom holi'r Prif Weinidog yn fanylach yn ystod sesiwn tystiolaeth lafar ar 5 Tachwedd 2018.

7. Mae'r adroddiad hwn yn crynhoi rhai o brif themâu'r dystiolaeth a gafwyd, ac yn cynnwys ein sylwadau, ein casgliadau a'n hargymhellion.

1. Parodrwydd cyffredinol porthladdoedd Cymru

Mae'r adran gyntaf yn trafod parodrwydd cyffredinol porthladdoedd Cymru, ac yn ystyried rhai o'r materion sy'n ymwneud â: capasiti ac isadeiledd porthladdoedd Cymru; trefniadau tollau yn y dyfodol; goblygiadau senario "dim bargaen"; atebion technolegol; a'r DU fel pont gyswllt.

1.1. Capasiti ac isadeiledd porthladdoedd Cymru

8. Yn 2016, teithiodd ychydig dros 650,000 o gerbydau teithwyr a 524,000 o lorïau a threlars heb deithwyr drwy borthladdoedd Cymru, ac roedd y lorïau a'r trelars hynny yn gyfrifol am tua 80 y cant o'r nwyddau a gludwyd ar gerbydau nwyddau trwm wedi'u cofrestru yn Iwerddon a oedd yn teithio rhwng Gweriniaeth Iwerddon ac Ewrop.¹

9. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, eglurodd Grŵp Porthladdoedd Cymru fod y goblygiadau yn sgil tollau newydd neu wiriadau newydd ar ffiniau yn peri pryder yn arbennig i drafnidiaeth cludo sy'n gyrru ar/oddi ar longau Môr Iwerddon. Dywedodd y Grŵp hefyd fod y pryderon hyn yn llai amlwg i borthladdoedd sy'n ymdrin â swmpgludiant.²

10. Gwnaeth nifer o randdeiliaid ategu'r pwynt a wnaethom yn ein hadroddiad blaenorol ar oblygiadau Brexit i borthladdoedd Cymru, sef nad oes digon o le ar gael i greu isadeiledd newydd ym mhorthladdoedd gyrru ar/oddi ar longau yng Nghymru. Dywedodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau:

“At present, Irish Sea facing ports do not have the space available to hold waiting traffic as they have been built around the Ro-Ro Just In Time business model.”³

11. Dywedodd Dr Andrew Potter a'r Athro Anthony Beresford o Ysgol Fusnes Prifysgol Caerdydd fod unrhyw wiriadau yn debygol o gael effaith sylweddol fwy ar

¹ Llywodraeth Cymru, [Cludiant Môr 2016](#)

² Tystiolaeth ysgrifenedig, [Grŵp Porthladdoedd Cymru](#)

³ Tystiolaeth ysgrifenedig, [y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau](#)

Abergwaun a Chaerdybi, lle bo cludo nwyddau yn fater sy'n fwy sensitif o ran amser, a bod angen ystyried y gyrrwr.⁴

12. Soniodd Sally Gilson o'r Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau wrthym yn ei thystiolaeth lafar am oblygiadau prinder lle i lorïau. Dywedodd:

“I don't think the Irish sea-facing ports actually have the available space to be able to hold waiting traffic as well. So, again, that could be a potential issue for our hauliers: where do they sit and wait?”⁵

13. O ran symudiad pobl, dywedodd Dr Andrew Potter a'r Athro Anthony Beresford:

“Mention should also be made of the agreement in December 2017 between the UK and EU in respect of the Irish Border. The biggest positive from this was that the Common Travel Area (CTA) will carry on, so many of the 2.5 million passengers that cross the Irish Sea from Welsh ports can continue to do so with ease.”⁶

14. O ran y sgysiau sy'n mynd rhagddynt ar hyn o bryd rhwng Llywodraeth y DU a'r sector, dywedodd yr Is-Ysgrifennydd Gwladol Robin Walker AS y cynhelir gweithgareddau'r Grŵp Llywio ar Feysydd Awyr a Phorthladdoedd Cymru â chytundeb na chaiff popeth ei ddatgelu, ac felly ei bod yn arferol ar draws y Llywodraeth i gynnal rhai trafodaethau cyfrinachol.⁷

15. Mewn tystiolaeth lafar, wrth drafod y capasiti ychwanegol y mae'n bosibl y byddai ei angen yng Nghaerdybi, dywedodd Prif Weinidog Cymru, Carwyn Jones AC, wrthym nad oedd yn disgwyl y byddai'r her yn anorchfygol, a chyfeiriodd at y trefniadau a oedd ar waith cyn diweddu'r gwiriadau tollau yn gynnar yn y 1990au. Dywedodd y Prif Weinidog:

“We know the common travel area would be maintained, so passport control, immigration control wouldn't be needed. There might be, on a 'no deal' Brexit, the need for customs checks. Now, we've been there before, in the sense there were customs checks in the Welsh ports

⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Dr Andrew Potter a'r Athro Anthony Beresford](#), Ysgol Fusnes Prifysgol Caerdydd

⁵ Cofnod y Trafodion, [paragraff 110](#) – 8 Hydref 2018

⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Dr Andrew Potter a'r Athro Anthony Beresford](#), Ysgol Fusnes Prifysgol Caerdydd

⁷ [Gohebiaeth gan Robin Walker AS](#), Is-ysgrifennydd Gwladol Seneddol ar gyfer Ymadael â'r Undeb Ewropeaidd ynghylch y wybodaeth ychwanegol y gofynnwyd amdani yn dilyn ei ymddangosiad gerbron y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol ar 11 Hydref – 7 Tachwedd 2018

before. They were random, they weren't checks that were carried out for every single vehicle, as they are in airports. Customs checks are carried out on an intelligence basis. So, there's no need, even if, for example, the worst scenario was to be realised, and there would need to be some kind of customs boundary in place, for every single good to be checked, to my mind. It will still be done on a random basis, in the same way that no airport can possibly check every single passenger that comes in through that particular airport. I don't anticipate, certainly in the early stages, that there would be a traffic problem. It's more difficult in Dover than it would be with the Irish ports, but these discussions have taken place with the border delivery group.”⁸

16. Gofynnwyd i Brif Weinidog Cymru ymhelaethu ar ei sylwadau ynghylch Dover, ac meddai:

“Dover would have immigration control, which Holyhead wouldn't, because of the common travel area. All right, it's probably right to say that most of the delay would be caused to goods rather than to people, but Dover inevitably would have a higher level of checking than Holyhead would. Also, of course, we know that there is a history of people using Dover and the channel ports to enter the UK in a way that hasn't happened to anything like the same extent in Holyhead. So, the potential for checks in Dover is much, much greater, I'd argue, than it would be in Holyhead.”⁹

1. 2. Ein barn

Yn gyson â'n gwaith blaenorol yn y maes hwn, clywsom fwy nag unwaith am y pryderon ynghylch sefyllfa frau y prif borthladdoedd gyrru ar/oddi longau yng Nghymru (Caergybi, Doc Penfro ac Abergwaun) pe byddai unrhyw achosion newydd o oedi ar ôl ymadael â'r UE. Rydym yn ailadrodd ein pryderon ynghylch y diffyg capasiti o ran lle ac isadeiledd i greu tollau newydd a chynnal gwiriadau ar ffiniau.

Rydym yn nodi bod yr ymrwymiad i barhau â'r Ardal Deithio Gyffredin rhwng y DU ac Iwerddon yn osgoi unrhyw ofyniad am wiriadau newydd wrth i bobl deithio rhwng y ddwy wladwriaeth ar ôl i'r DU ymadael â'r UE.

⁸ Cofnod y Trafodion, [paragraff 111](#) – 5 Tachwedd 2018

⁹ Cofnod y Trafodion, [paragraff 117](#) – 5 Tachwedd 2018

Rydym yn nodi nad yw sylwadau'r Prif Weinidog y byddai'n hawdd creu'r capasiti ychwanegol fyddai ei angen yng Nghaergybi yn cyd-fynd â'r dystiolaeth a gafwyd gan randdeiliaid yn yr ymchwiliad hwn ac ymchwiliadau blaenorol i oblygiadau Brexit i borthladdoedd Cymru. Yn benodol, byddem yn cyfeirio at y twf o 694 y cant yn nifer y cerbydau nwyddau sy'n cludo rhwng Caergybi a Dulyn ers sefydlu Marchnad Sengl yr UE yn 1993.¹⁰

Argymhelliad 1. Rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn cyhoeddi manylion ei chynllun wrth gefn ar gyfer rheoli traffig a thagfeydd a all effeithio ar borthladdoedd gyrru ar/oddi ar longau yng Nghymru os bydd angen unrhyw wiriadau newydd neu os bydd achosion newydd o oedi ar ôl 29 Mawrth 2019, ynghyd â manylion unrhyw asesiad y mae wedi'i wneud o ran y trefniadau cyllido ar gyfer unrhyw isadeiledd y bydd ei angen.

1.3. Trefniadau tollau yn y dyfodol

17. Ym Mhapur Gwyn Llywodraeth y DU, cynigir "Trefniant Tollau wedi'i Hwyluso" ar ôl ymadael â'r UE. Byddai'r trefniant hwn yn golygu bod y DU yn cymhwyso tollau a pholisi masnach yr UE ar gyfer nwyddau sy'n cael eu cludo i'r UE. Byddai'r DU hefyd yn cymhwyso ei dariffau a'i bolisi masnach ei hun ar gyfer nwyddau y bwriedir eu defnyddio yn y DU.¹¹ Dywed Llywodraeth y DU y byddai'r Trefniant Tollau wedi'i Hwyluso yn cael gwared ar yr angen i gynnal gwiriadau a mesurau rheoli mewn perthynas â thollau rhwng y DU a'r UE fel pe bai mewn tiriogaeth dollau gyfunol.¹²

18. Cafwyd nifer o sylwadau cadarnhaol gan randdeiliaid ynghylch cynigion Llywodraeth y DU i greu Trefniant Tollau wedi'i Hwyluso.¹³ Yn nhystiolaeth Grŵp Porthladdoedd Cymru, dywedodd y byddai'r cynigion tollau a nodir ym Mhapur Gwyn Llywodraeth y DU yn "ddefnyddiol" ac y byddai'n osgoi'r angen am unrhyw wiriadau newydd ar y ffin wrth gludo nwyddau rhwng y DU a'r UE.¹⁴

¹⁰ Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol, ["Ymchwiliad i oblygiadau gadael yr Undeb Ewropeaidd i borthladdoedd Cymru"](#) (tystiolaeth gan Irish Ferries) – Awst 2017

¹¹ Llywodraeth y DU, ["The future relationship between the United Kingdom and the European Union"](#) – 12 Gorffennaf 2018

¹² [Ibid.](#)

¹³ Tystiolaeth ysgrifenedig, [y Grŵp Cludo Nwyddau ar Reilffyrdd; Porthladd Aberdaugleddau](#)

¹⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Grŵp Porthladdoedd Cymru](#)

19. Nododd cynrychiolwyr Porthladd Aberdaugleddau y gallai'r cynnig i gael Trefniant Tollau wedi'i Hwyluso weithio ar yr amod bod digon o ewyllys gan y ddwy ochr.¹⁵

20. Yn ei dystiolaeth, soniodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau am y gwahaniaeth barn ymysg ei aelodau ynghylch cynigion Llywodraeth y DU. Nododd y Sefydliad fod y sawl sy'n cyfrannu at y broses o gludo nwyddau rhwng y DU a'r UE yn croesawu'r cynigion gan y byddai, yn ei hanfod, yn cynnal yr un llwybrau masnachu dirwystr ag sydd ar hyn o bryd. Roedd y sawl sy'n masnachu â gweddill y byd, fodd bynnag, yn mynegi pryderon ynghylch agweddau ymarferol y cynllun gan y byddai'n gosod baich gweinyddol yn uwch yn y cadwyni cyflenwi.¹⁶ Dywedodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau:

“In terms of impacts on Wales, the FCA would, as we understand it, mean that broadly speaking the impact on ports, airports and other infrastructure would be Business As Usual, however Welsh companies involved in Rest of World trade would have to ensure they were compliant with the FCA rules and if necessary make investments in IT infrastructure, training and/or use of specialist customs brokers to support their work.”¹⁷

21. O ran y modelau posibl eraill i gynnal gwiriadau tollau, gan gynnwys gwiriadau tollau ar y môr, fe wnaethom ysgrifennu at Jim Harra, Dirprwy Brif Weithredwr Cyllid a Thollau EM i gael cadarnhad yn hyn o beth. Dywedodd Mr Harra wrthym y gellir datgan nwyddau i'r system dollau cyn cyrraedd ond ni allant ond gael gwiriad tollau ar ôl iddynt gyrraedd tiriogaeth dollau y DU.¹⁸ Fodd bynnag, dywedodd hefyd nad yw'r broses o wirio tollau o anghenraid yn cynnwys unrhyw wiriad ymarferol ar ffin y DU, ac meddai y bydd Cyllid a Thollau EM yn parhau i gydweithio'n agos â'r diwydiant i sicrhau bod ymyriadau yn cael eu cynnal mewn ffordd sy'n achosi cyn lleied o oedi â phosibl ac sy'n ceisio osgoi baich ychwanegol i wir fasnach, ond â sicrhau cydymffurfiaeth lawn hefyd.¹⁹

22. Mae'r Cytundeb Ymadael drafft yn cynnwys darpariaethau i'r DU barhau'n aelod o'r farchnad sengl Ewropeaidd a'r Undeb Dollau am holl amser y cyfnod

¹⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, Porthladd Aberdaugleddau (eu pwyslais hwy)

¹⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, Y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau

¹⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, Y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau

¹⁸ Gohebiaeth gan Jim Harra, Cyllid a Thollau Ei Mawrhydi – 14 Tachwedd 2018

¹⁹ Ibid.

pontio, y disgwylir iddo ddod i ben ym mis Rhagfyr 2020.²⁰ Mae'r trefniadau ar gyfer yr ateb wrth gefn mewn perthynas â ffin Gogledd Iwerddon wedi'u cynnwys yn y Protocol ar Iwerddon a Gogledd Iwerddon yn y Cytundeb Ymadael drafft. Mae'r Protocol yn cadarnhau, o ddiwedd y cyfnod pontio hyd nes y dechreuir ar y berthynas rhwng y DU a'r UE yn y dyfodol, y bydd un diriogaeth dollau rhwng y DU a'r UE a fydd yn osgoi'r angen am dariffau, cwotâu neu wiriadau ar reolau ynghylch tarddle rhwng yr UE a'r DU.²¹ Fodd bynnag, fe fyddai angen rhai gwiriadau ychwanegol ar nwyddau sy'n teithio o weddill y DU i Ogledd Iwerddon.²² Mae'r cytundeb drafft yn datgan bod y DU a'r UE wedi cytuno i gynnal y gwiriadau hyn yn y ffordd sy'n amharu leiaf posibl a byddant yn digwydd gan mwyaf yn y farchnad neu yn lleoliad y masnachwr. O ran cynnal gwiriadau ar gyfer cynhyrchion anifeiliaid, y cynigion yw y dylid parhau â'r gwiriadau sydd eisoes yn bodoli mewn porthladdoedd a meysydd awyr, gan gynyddu'r ymdrechion hynny er mwyn gwarchod Marchnad Sengl yr UE, y defnyddwyr ac iechyd anifeiliaid.²³

1. 4. Ein barn

Rydym yn nodi bod y rhan fwyaf o'r dystiolaeth yn tueddu i gefnogi cynigion Llywodraeth y DU i greu Trefniant Tollau wedi'i Hwyluso ar ôl i'r DU ymadael â'r UE. Fodd bynnag, mae'n amlwg gennym y bydd y sector angen amser i baratoi ar gyfer newid i'r trefniant tollau arfaethedig newydd hwn. At hynny, rydym yn nodi pryderon y rheini sy'n masnachu â gweddill y byd ynghylch y cymhlethdod ychwanegol yn sgil gweithredu o dan ddwy gyfundrefn dollau ar wahân.

Argymhelliad 2. Rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn trafod â chwmnïau o Gymru sy'n masnachu'n rhyngwladol (yn enwedig masnach â gweddill y byd) pa gymorth y gallent fod ei angen wrth newid trefniant tollau yn y dyfodol. Yn dilyn y trafodaethau hyn, dylid rhoi ystyriaeth i ddyrannu adnoddau o Gronfa Pontio Brexit at y diben hwn, a dylai Llywodraeth Cymru roi adborth inni ynghylch y canlyniadau.

Rydym yn nodi ymhellach y bydd y cynigion yn y Cytundeb Ymadael drafft, oni bai y'i disodlir, yn gofyn am fwy o wiriadau rheoleiddiol rhwng gweddill y DU a Gogledd Iwerddon. Rydym yn cytuno bod angen eglurder ynghylch sut y byddai'r gwiriadau hyn yn gweithio'n ymarferol, gan gynnwys manylion ynghylch

²⁰ Y Comisiwn Ewropeaidd, "[European Commission recommends to the European Council \(Article 50\) to find that decisive progress has been made in Brexit negotiations](#)" – 14 Tachwedd 2018

²¹ Y Comisiwn Ewropeaidd, [taflen ffeithiau – Y Protocol ar Iwerddon a Gogledd Iwerddon](#) – 14 Tachwedd 2018

²² [Ibid.](#)

²³ [Ibid.](#)

sut y sicrhair bod unrhyw gynnydd mewn amser oedi ym mhorthladdoedd Cymru mor isel â phosibl.

Argymhelliad 3. Rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru, yn ei hymateb i'n hadroddiad, yn amlinellu ei safbwyntiau ynghylch y cynigion ar gyfer yr ateb wrth gefn mewn perthynas â Gogledd Iwerddon, a sut y bydd yr ateb wrth gefn hwnnw yn effeithio ar weithrediadau ym mhorthladdoedd Cymru.

1. 5. Goblygiadau senario “dim bargaen”

23. Soniodd pawb a roddodd dystiolaeth ysgrifenedig am eu pryderon ynghylch goblygiadau senario “dim bargaen” i borthladdoedd Cymru.

24. Dywedodd Grŵp Porthladdoedd Cymru y gallai senario “dim bargaen” olygu bod nifer o'i bryderon ynghylch amseroedd oedi ar y ffin yn cael eu gwireddu.²⁴ Roedd y pryderon yn cynnwys y byddai gofyniad am wiriadau llawn ar y ffin (gwirio tollau a gwirio iechyd anifeiliaid a phlanhigion) ar gyfer nwyddau a gludir rhwng y DU a'r UE.²⁵

25. Ymhelaethodd Richard Ballantyne o Grŵp Porthladdoedd Cymru ar hyn mewn sesiwn tystiolaeth lafar a dywedodd wrthym y byddai gwiriadau newydd ar y ffin mewn senario “dim bargaen” yn peri cryn ofid i borthladdoedd sy'n gweithredu system gyrru ar/oddi ar longau megis Doc Penfro, Abergwaun a Chaergybi.²⁶ Dywedodd Mr Ballantyne:

“Under conventional arrangements, in a ‘no deal’ scenario, that would mean stopping each freight unit at the border for a customs approval process, which may only take a few seconds, but as soon as you start to stop lorries at ports you get queues that back load onto ferries, that back out of ports themselves.”²⁷

26. At hynny, pwysleisiodd Mr Ballantyne fod y sector angen cyfnod pontio. Dywedodd wrthym:

“[...]anything that introduces new checks at frontiers is going to be a challenge to actually manage, and, without a proper implementation period and time to build those in, it's very difficult to see how you would build in those processes immediately. We don't have the

²⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Grŵp Porthladdoedd Cymru](#)

²⁵ [Ibid.](#)

²⁶ Cofnod y Trafodion, [paragraff 13](#) – 8 Hydref 2018

²⁷ [Ibid.](#)

facilities. This is intra-EU movement, so it's been outside customs controls and port health controls for 25 years at least, which means we don't have the facilities and processes at the border already. So, anything that introduces those new checks is going to be quite a dramatic change and it's going to take time for both the port operators to build in new systems, the Government to build in their new arrangements[...].”²⁸

27. Yn yr un modd, dywedodd y Gymdeithas Cludo Nwyddau ar Loriau wrthym y byddai senario “dim bargaen” heb gyfnod pontio yn arwain at newid gweithdrefnol enfawr wrth ymdrin â loriau ym mhorthladdoedd Cymru. Aeth ymlaen i ddweud:

“UK and EU road hauliers, the overwhelming majority of their customers and UK and EU officialdom are not ready, and will not be ready for a no deal, no transition scenario. There is not, and will not, be sufficient trained and competent customs clearance agents or sufficient resources within UK and EU border agencies. It will not be possible to put systems in place, and to train sufficient people to deal with border processes in the UK or the EU by 30 March 2019.”²⁹

28. Yn sylwadau clo y Gymdeithas Cludo Nwyddau ar Loriau yn ei thystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd fod y gwaith paratoi cyfredol yn annigonol os am osgoi amhariad trychinebus i gadwyni cyflenwi, a dywedodd fod sicrhau cyfnod pontio yn hanfodol bwysig.³⁰

29. Rhybuddiodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau nad yw senario “dim bargaen”, o anghenraid, yn ddisgrifiad cwbl gywir o'r hyn a ddigwyddai. Dywedodd y Sefydliad:

“For example, we understand that the UK should be able to accede to the Common Transit Convention prior to the withdrawal date. It may also be possible to negotiate some other “quick-win” measures to ease friction at the Border; staying in the European security zone for example in order to avoid the need for Entry and Exit Summary Declarations.”³¹

30. Mewn dystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd Cynghair Twristiaeth Cymru mai'r opsiwn gwaethaf posibl fyddai “dim bargaen” gyda ffin galed, a dywedodd ei fod yn ffafrio parhau â threfniadau teithio dirwyrstr ar ôl i'r DU ymadael â'r UE. Dywedodd

²⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 23 – 8 Hydref 2018

²⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, Y Gymdeithas Cludo Nwyddau ar Loriau

³⁰ Ibid.

³¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau

y Gynghrair y byddai'n ddefnyddiol pe gallai Llywodraeth Cymru ddangos arweinyddiaeth trwy raeadru gwybodaeth i gwmnïau teithio, gan nodi bod angen cymryd camau gweithredu i leddfu ofnau a chynnig sicrwydd.³²

31. O ran Brexit heb fargen, dywedodd Debra Barber o Faes Awyr Caerdydd mai'r senario gwaethaf posibl fyddai gweld awyrennau yn peidio â hedfan o amgylch Ewrop y diwrnod ar ôl i'r DU ymadael â'r UE. Fodd bynnag, ychwanegodd nad oes neb yn y diwydiant hedfan na diwydiant y meysydd awyr yn disgwyl i hynny ddigwydd mewn gwirionedd.³³ Aeth Ms Barber ymlaen i bwysleisio'r angen i gytuno ar gyfnod pontio a fydd yn caniatáu i bethau barhau fel ag y maent am gyfnod penodedig tra bo'r cytundebau yn dod i'w terfyn.³⁴

32. Yn ei ddiweddariad ysgrifenedig i ni, dywedodd y Prif Weinidog fod yr hysbysiadau technegol a gyhoeddwyd yn ddiweddar gan Lywodraeth y DU:

“[...] yn amlinellu newidiadau posibl sy'n codi cwestiynau ynghylch gallu ac arbenigedd cwmnïau i allu addasu a'r amser sydd ganddynt i wneud hynny [...]”-

ac

“yn tanlinellu neges allweddol Llywodraeth Cymru: bod rhaid osgoi sefyllfa lle na ellir dod i gyfundeb.”³⁵

1. 6. Ein barn

Mae'n glir gennym y byddai senario “dim bargaen” yn peri bygythiad difrifol i'r sector porthladdoedd, i'n perthynas fasnach â chymdogion ac i economi Cymru. Rydym yn nodi'r dystiolaeth sy'n awgrymu y byddai senario “dim bargaen” yn arwain at amharu ar ein porthladdoedd a'n ffiniau yn y tymor byr i'r tymor canolig. Ni allwn gymeradwyo senario “dim bargaen” i fod yn angenrheidiol nac yn ddymunol, ac rydym yn annog Llywodraeth Cymru i barhau i wneud yr achos i osgoi senario o'r fath.

Clywsom y byddai rhai rhanddeiliaid yn croesawu cael rhagor o wybodaeth a sicrwydd gan Lywodraeth Cymru wrth iddynt baratoi ar gyfer Brexit. Wrth i'r cyfnod Erthygl 50 ddirwyn i ben, mae angen newid sylweddol yng ngwaith paratoi Llywodraeth Cymru ar gyfer Brexit mewn perthynas â phorthladdoedd

³² Tystiolaeth ysgrifenedig, [Cynghrair Twristiaeth Cymru](#)

³³ Cofnod y Trafodion, [paragraff 81](#) – 8 Hydref 2018

³⁴ Cofnod y Trafodion, [paragraff 86](#) – 8 Hydref 2018

³⁵ [Gohebiaeth gan y Prif Weinidog ynghylch parodrwydd](#) – 2 Tachwedd 2018

yng Nghymru. Byddem yn croesawu rhagor o fanylion ac eglurder gan Lywodraeth Cymru o ran y gwaith cynllunio wrth gefn cyn inni allu bod yn sicr ynghylch gwytnwch y paratoadau hynny.

Argymhelliad 4. Rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn gwella ei dull cyfathrebu cyffredinol â phorthladdoedd, a rhanddeiliaid sy'n gysylltiedig â phorthladdoedd, megis sefydliadau cludo nwyddau, cwmnïau teithio, a'r sector twristiaeth i roi rhagor o sicrwydd iddynt ynghylch y paratoadau a'r gwaith cynllunio ar gyfer 29 Mawrth 2019.

1. 7. Atebion technolegol

33. Yn ystod gwaith yr ymchwiliad hwn a'r ymchwiliad blaenorol a gynhaliom mewn perthynas â Brexit a phorthladdoedd, rydym wedi clywed am yr angen am atebion technolegol a threfniadau TG newydd ar ôl i'r DU ymadael â'r UE.³⁶

34. Mewn tystiolaeth lafar, esboniodd Richard Ballantyne o Grŵp Porthladdoedd Cymru yr angen am systemau newydd fel rhan o'r symudiad i unrhyw drefniadau tollau newydd yn y dyfodol:

“Well, at the moment, if you imagine hauliers bringing freight in and freight forwarders and agents—at the moment, they don't have to think about these kinds of things: the customs arrangements, the port health checks that I talked about earlier, some of the certificates on board. All that sort of paperwork and how you get that to the UK authorities, and presumably the Irish authorities, needs to be built into arrangements. There isn't a phone line you pick up and say, 'HMRC, I'm here and this is what it is.' So, it's about building systems, IT systems, building the culture as well where the hauliers and the freight forwarders and the movers of freight understand what their role is, how they interface with the carriers, i.e. the ships and the ferries, and then how the port might have a role in facilitating the actual information as it's passed on and allowing the freight to move freely between, in this case, Wales and Ireland.”³⁷

35. Aeth Richard Ballantyne ymlaen i ddweud wrthym ei bod yn annhebygol iawn y byddai unrhyw system dollau newydd yn barod, ac y gallai gymryd o leiaf ddwy flynedd.³⁸

³⁶ Gweler: [Ymchwiliad i oblygiadau gadael yr Undeb Ewropeaidd i borthladdoedd Cymru](#)

³⁷ Cofnod y Trafodion, [paragraff 44](#) – 8 Hydref 2018

³⁸ Cofnod y Trafodion, [paragraff 50](#) – 8 Hydref 2018

1. 8. Ein barn

Er na wnaethom roi ystyriaeth fanwl i dechnoleg, rydym yn nodi pryderon y rhanddeiliaid na fydd atebion technolegol yn barod naill ai erbyn mis Mawrth 2019 neu, o bosibl, erbyn diwedd y cyfnod pontio, y disgwylir ar hyn o bryd iddo bara hyd nes fis Rhagfyr 2020.

Argymhelliad 5. Rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn rhoi diweddariad inni ar y trafodaethau y mae'n eu cynnal ag adrannau cyfatebol yn Llywodraeth y DU ynghylch systemau TG newydd mewn perthynas â threfniadau tollau yn y dyfodol. Dylai'r diweddariad hwn gynnwys manylion ynghylch sut y mae anghenion porthladdoedd Cymru yn cael eu hystyried, a sut y diwellir yr anghenion hynny gan system TG yn y dyfodol. Hefyd, dylid cynnwys yr amserlen ddisgwylidig ar gyfer cwblhau'r gwaith hwn.

1. 9. Defnyddio'r DU fel pont gyswllt

36. Soniodd y Grŵp Cludo Nwyddau ar Drenau fod angen parhau â'r "bont gyswllt" Iwerddon - y DU - yr UE ar ôl Brexit, a dadleuodd y dylai cynigion Llywodraeth y DU i greu Trefniant Tollau wedi'i Hwyluso helpu i gyflawni hyn.³⁹

37. Dywedodd cynrychiolwyr Porthladd Aberdaugleddau:

"The possibility of delays in loading and unloading ferries, longer check-in and processing times, traffic instead using ports in England and Scotland to reach Ireland through Northern Ireland, or bypassing the UK altogether, will have an impact on the west Wales Economy."⁴⁰

38. At hynny, dywedodd y cynrychiolwyr:

"With two thirds of Irish exports going through English and Welsh ports, via the UK landbridge, to the Channel ports and onwards to the continent, any establishment of an island of Ireland regulatory system that diverges from the rest of the UK – i.e. a hard border in the Irish Sea – would be deeply unhelpful to our Operations."⁴¹

39. Ymhellach at hynny, soniodd y cynrychiolwyr am gynigion diweddar y Comisiwn Ewropeaidd i ddiwygio llwybr trafndiaeth Canoldirol Môr y Gogledd drwy gynnig cymhellion ariannol i osgoi teithio drwy'r DU ac osgoi defnyddio

³⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, Y Grŵp Cludo Nwyddau ar Drenau

⁴⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, Porthladd Aberdaugleddau

⁴¹ Ibid.

porthladdoedd gyrru ar/oddi ar longau yng Nghymru.⁴² Mae'r cynigion hyn wedi cael eu gwrthwynebu gan Weinidog Trafnidiaeth Ffrainc, fodd bynnag.

40. Mewn tystiolaeth lafar, disgrifiodd Prif Weinidog Cymru yr anawsterau o ran y ffin ar ynys Iwerddon. Dywedodd y Prif Weinidog:

“I think that you have a real problem while you have a completely open border. It's not a border with Ireland, as it were; it's a border with the EU. And certainly, the indications I've had in discussions with Brussels is that the EU sees Ireland as a back door to the EU. I think their greatest fear is that the UK has some kind of agreement with other countries that allows products that are not manufactured to EU standards to leak into the EU via Ireland. That's where they come from. It's hugely difficult and not obvious to me how you can have an open, unpatrolled border but have different customs arrangements on either side of that border. I don't know of anywhere else in the world where that scenario exists. Every other country where there is a difference of that magnitude has a border where there are checks—of various different levels of magnitude, but they're still there.”⁴³

1.10. Ein barn

Yn ein gwaith blaenorol ar oblygiadau Brexit i borthladdoedd Cymru, er bod pryderon ynghylch osgoi'r DU yn gyfan gwbl fel pont gyswllt, gan ffafrio cysylltiadau morol uniongyrchol â chyfandir Ewrop, gwelsom fod pryderon mwy sylweddol ynghylch y risg o gael gwared ar y traffig sy'n teithio drwy Ogledd Iwerddon tuag at borthladdoedd yn Lloegr a'r Alban, pe ceir ffin galed rhwng Prydain Fawr ac ynys Iwerddon, a ffin feddal rhwng Gogledd Iwerddon a Gweriniaeth Iwerddon ar ôl Brexit. Rydym yn ailadrodd y safbwynt hwn yn yr adroddiad yma. Fodd bynnag, hoffem hefyd dynnu sylw Llywodraeth Cymru at y cynigion diweddar gan y Comisiwn Ewropeaidd i gynnig cymhellion i osgoi defnyddio'r DU fel pont gyswllt.

⁴² Tystiolaeth ysgrifenedig, Porthladd Aberdaugleddau

⁴³ Cofnod y Trafodion, paragraff 71 – 8 Hydref

2. Goblygiadau ehangach ar gyfer cludo nwyddau, awyrennau a defnyddwyr porthladdoedd

Bydd Brexit yn effeithio ar fwy na phrif borthladdoedd Cymru yn unig. Wrth gasglu tystiolaeth, gwnaethom ymgynghori â sectorau a phartion cysylltiedig. Mae'r adran hon yn trafod y goblygiadau ehangach i gludo nwyddau, awyrennau a defnyddwyr porthladdoedd.

2.1. Trwyddedau cludo nwyddau ar lorïau

41. Mae elfennau arwyddocaol o drafnidiaeth ar ffyrdd yn ddarostyngedig i gyfraith yr UE, ac er bod cytundebau rhyngwladol i'w cael fel sefyllfa wrth gefn, mae'r rhain yn fwy cyfyngedig na marchnad sengl a fframwaith cyfreithiol yr UE.⁴⁴

42. Un ystyriaeth allweddol a ddaeth i'r amlwg yn ystod y sesiynau tystiolaeth oedd statws trwyddedau Cynhadledd Gweinidogion Trafnidiaeth Ewrop (trwyddedau ECMT) ar ôl Brexit. Mae'r system drwyddedau honno yn caniatáu:

- teithiau rhwng aelod-wledydd, gan gynnwys teithiau ar draws gwledydd boed yn cludo llond llwyth neu heb gludo dim; a
- theithiau drwy wledydd trydydd parti i wledydd sy'n rhan o Gynhadledd Gweinidogion Trafnidiaeth Ewrop, a fyddai fel arall yn cael eu gwahardd o dan rai cytundebau dwyochrog.⁴⁵

43. Mynegodd Sally Gilson o'r Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau bryderon ynghylch defnyddio'r trwyddedau hyn pe na cheir bargaen Brexit.⁴⁶ Mewn tystiolaeth ychwanegol, dywedodd y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau, pe byddai "dim bargaen", a phe na cheir cytundebau dwyochrog newydd neu gytundebau newydd ar draws yr UE, yr unig system fyddai ar gael fyddai

⁴⁴Er enghraifft, nid yw gweithrediadau masnach arforol wedi'u cynnwys yn system drwyddedau cwota amlochrog ar gyfer cludiant traws-Ewropeaidd ar lorïau gan Gynhadledd Gweinidogion Trafnidiaeth Ewrop nad ydynt yn yr UE.

⁴⁵ Llywodraeth y DU, "International road haulage: vehicle operator licences and permits"- [diweddarwyd diwethaf] 5 Tachwedd 2018

⁴⁶ Cofnod y Trafodion, paragraffau 23-24 – 8 Hydref 2018

trwyddedau ECMT. Mae terfynau cwota yn berthnasol i system drwyddedau ECMT, ac mae gan y DU derfyn sylfaenol o 102 trwydded y flwyddyn, y gellir ei droi i nifer uwch o drwyddedau os cyfyngir ar eu defnydd i gerbydau EURO VI neu os cânt eu troi i drwyddedau misol.⁴⁷

44. Byddai'r cyfyngiadau hyn hefyd yn berthnasol i weithredwyr yn 27 aelod-wladwriaeth yr UE sy'n teithio i'r DU. Dywed y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau y byddai cyfyngu ar drwyddedau yn golygu mai rhwng 2 a 5 y cant yn unig o drafnidiaeth y DU fyddai wedi'i gynnwys.⁴⁸

45. O ganlyniad, mae Llywodraeth y DU wedi cyhoeddi canllawiau ar y penderfyniad ynghylch dyraniadau trwyddedau.⁴⁹ Mae'r canllawiau yn cadarnhau bod yr Adran Drafnidiaeth yn disgwyl y bydd nifer y ceisiadau am drwyddedau ECMT yn uwch na nifer y trwyddedau sydd ar gael, ac felly bydd rhaid gosod meini prawf i geisiadau am drwydded.⁵⁰ Dywed yr Adran Drafnidiaeth fod y meini prawf a fydd ar waith wedi'u dylunio i sicrhau bod y trwyddedau hyn yn cynnig y buddion mwyaf posibl i economi y DU, gan fod yn deg ac yn gydradd i gludwyr y DU.⁵¹

46. Nododd Dr Andrew Potter a'r Athro Anthony Beresford hefyd y risgiau i borthladdoedd Cymru yn sgil ymarferoldeb gweithredu porthladdoedd gyrru ar/oddi ar longau, a fyddai'n fwyfwy anodd. Nododd:

“Currently, road haulage operates throughout the EU on the basis of a Community Licence. Neither scenario has a clear position from the UK Government on the situation post-Brexit. In the White Paper, there is talk of seeking to develop a permit system (for which some initial legislation has been agreed by Parliament). However, no permits would be required for north-south movements in Ireland. With no deal, the situation would likely revert to the ECMT permit system with a limited number of licences awarded to UK vehicles. The consequence of these situations could be an increase in unaccompanied or Lo-Lo freight - in fact, this is something the UK Government is recommending in the case of a no-deal Brexit. This traffic could pass through Holyhead but would require the port to reconfigure its operations and need more

⁴⁷ Tystiolaeth ychwanegol, Y Sefydliad Trafnidiaeth Cludo Nwyddau

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Llywodraeth y DU, “Allocation of ECMT haulage permits: guidance for hauliers.” – 5 Tachwedd 2018

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ Ibid.

standing space for trailers. By contrast, Liverpool already has such facilities which may then increase its attractiveness.”⁵²

47. O ran pryderon y Gymdeithas Cludo Nwyddau ar Loriau, dywedodd y Gymdeithas:

“Few of the parties who will have to introduce new processes, or obtain new permissions (such as EORI numbers for importers and exporters, or road haulage permits for operators), are able to take meaningful action to prepare while the negotiations are still ongoing.”⁵³

48. Dywedodd cynrychiolwyr Porthladd Aberdaugleddau fod parhau ag aelodaeth o’r Ardal Deithio Gyffredin yn hanfodol.⁵⁴

49. Mewn gohebiaeth â ni, dywedodd Prif Weinidog Cymru fod hysbysiadau technegol Llywodraeth y DU yn nodi y gallai’r amhariad a’r ansicrwydd i gyflogwyr fod yn enfawr mewn sectorau arwyddocaol gan gynnwys cwmnïau morgludiant, loriau cludo ac allforwyr.⁵⁵

2. 2. Ein barn

Rydym yn pryderu ynghylch y goblygiadau posibl yn sgil Brexit “dim bargaen” i ddyrannu trwyddedau cludiant loriau yn y DU ac yn nodi’r pryderon a glywsom y gallai hyn arwain at oblygiadau difrifol ar draws y DU o ran symudiad trafndiaeth cludiant a nwyddau. Yn amlwg, mae symudiad nwyddau a thrafnidiaeth cludiant yn cyffwrdd â sectorau eraill yn yr economi a’r wlad, er enghraifft meddyginiaethau a bwyd. Byddwn yn trafod y sectorau eraill hyn mewn rhagor o fanylder yn yr adroddiadau eraill ar barodrwydd a gyhoeddir maes o law.

Argymhelliad 6. Rydym yn argymell bod Llywodraeth Cymru yn cydweithio â’i rhanddeiliaid economaidd allweddol i sicrhau bod ganddynt y capasiti a’r adnoddau sydd eu hangen i ymgymryd â phroses Llywodraeth y DU ar gyfer ymgeisio am drwydded, gan roi adborth inni ar ei hymdrechion i’r perwyl hwnnw.

⁵² Tystiolaeth ysgrifenedig, [Dr Andrew Potter a'r Athro Anthony Beresford](#), Ysgol Fusnes Prifysgol Caerdydd

⁵³ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Y Gymdeithas Cludo Nwyddau ar Loriau](#)

⁵⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Porthladd Aberdaugleddau](#)

⁵⁵ [Gohebiaeth gan y Prif Weinidog ynghylch parodrwydd](#) – 2 Tachwedd 2018

2. 3. Goblygiadau posibl i awyrennau a thwristiaeth

50. Yn ei dystiolaeth ysgrifenedig, soniodd Maes Awyr Caerdydd am y cryn drafodaethau yr oedd yn eu cael ynghylch paratoi ar gyfer Brexit gan gynnwys cyfrannu at drafodaethau lefel uchel â'r Adran Drafnidiaeth a chynrychiolwyr o Grŵp Llywio Porthladdoedd Cymru.⁵⁶ Ymhelaethodd Debra Barber, Prif Weithredwr Maes Awyr Caerdydd ar hyn yn ei thystiolaeth lafar gan nodi:

“there is a huge amount of work going on behind the main overarching negotiation, looking at contingency planning around bilateral agreements and things like that.”⁵⁷

51. Yn ei thystiolaeth lafar, pwysleisiodd Debra Barber mor bwysig yw i'r DU ac Ewrop fel ei gilydd barhau i gydnabod ardystiadau ar ôl Brexit.⁵⁸ Dywedodd Ms Barber wrthym:

“We currently are part of the European Aviation Safety Agency. Now, actually, the UK was instrumental in the majority of European aviation safety regulation. In the UK, we apply—we're probably stricter than Europe. So, all of the current European safety regulation would be enshrined within UK law through the Withdrawal Act. So, the UK has already said that we would apply mutual recognition to European airlines. Although Europe is currently saying they wouldn't, again, there is expectation that that will happen as the negotiation continues.”⁵⁹

52. Nododd Ms Barber hefyd mor bwysig yw'r sector awyrennau i Ewrop gyfan, a chytunodd â'r honiad y dylai pwysigrwydd daearyddol gofod awyr y DU helpu i sicrhau y ceir cytundeb.⁶⁰

53. Soniodd Cynghrair Twristiaeth Cymru am nifer o bryderon ynghylch goblygiadau Brexit i'r sector twristiaeth. Yn ogystal â phwysleisio'r angen am deithio dirwysr, dywedodd y Cynghrair:

“There has been a singular lack on information and direction given by WG, which we believe has caused much widespread frustration.”⁶¹

⁵⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Maes Awyr Caerdydd](#)

⁵⁷ Cofnod y Trafodion, [paragraff 83](#) – 8 Hydref 2018

⁵⁸ Cofnod y Trafodion, [paragraff 29](#) – 8 Hydref 2018

⁵⁹ Cofnod y Trafodion, [paragraff 44](#) – 8 Hydref 2018

⁶⁰ Cofnod y Trafodion, [paragraffau 95-98](#) – 8 Hydref 2018

⁶¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Cynghrair Twristiaeth Cymru](#)

54. Roedd y Cynghrair hefyd yn pryderu ynghylch y prinder amser i ddadansoddi materion yn fanwl a pharatoi'r sector.⁶²

2. 4. Ein barn

Rydym yn nodi bod y pryderon ynghylch glaniad awyrennau ar ôl Brexit yn ymddangos i fod yn orddweud, o gofio'n arbennig bwysigrwydd strategol gofod awyr y DU i ehediadau Ewropeaidd a thrawsiwerydd.

Rydym yn cytuno bod rhaid sicrhau bod y DU a'r UE fel ei gilydd yn cydnabod ardystiadau hedfan sifil ar ôl Brexit er mwyn sicrhau bod teithiau yn yr awyr yn parhau'n ddi-dor yn y DU a'r UE fel yw'r achos cyn Brexit, ac rydym yn nodi bod Deddf yr UE (Ymadael) 2018 yn cynnwys darpariaethau i hwyluso hyn.

Rydym yn nodi'r rhwystredigaeth a fynegwyd inni gan y sector twristiaeth ynghylch y diffyg cyfathrebu gan Lywodraeth Cymru, ac rydym yn annog gwelliant yn hyn o beth i'r holl sectorau yr effeithir arnynt, fel y nodwyd yn argymhelliad 4.

2. 5. Y gyfundrefn reoleiddio yn y dyfodol (cynefinoedd, bywyd gwyllt, pysgodfeydd)

55. Yn ystod ein gwaith, codwyd nifer o faterion yn ymwneud â'r gyfundrefn reoleiddio yn y dyfodol a fyddai'n effeithio ar borthladdoedd Cymru. Yn benodol, dywedodd cynrychiolwyr Cymdeithas Porthladdoedd Prydain:

“we are still seeking clarification on regulatory changes over both outcomes in respect of environmental (planning and consenting) and competition (state aid and the EU Port Services Regulation) rules and if the UK could amend post Brexit.”⁶³

56. Soniodd cynrychiolwyr Porthladd Aberdaugleddau am y posibilrwydd i dyfu'r diwydiant pysgota domestig ar ôl Brexit, ac meddent yr hoffent weld polisiau ariannol a chyllidol i hwyluso hyn, gan gynnwys diwygio'r hyn a fydd yn dilyn Cronfa'r Môr a Physgodfeydd Ewrop. Ar ben hynny, gwnaethant alw i bysgodfeydd barhau'n fater datganoledig ar y sail mai Llywodraeth Cymru sydd yn y sefyllfa orau i ymateb i ofynion lleol.⁶⁴

⁶² Tystiolaeth ysgrifenedig, [Cynghrair Twristiaeth Cymru](#)

⁶³ Tystiolaeth ysgrifenedig, [Grŵp Porthladdoedd Cymru](#)

⁶⁴ [Ibid.](#)

2. 6. Ein barn

Rydym yn nodi y gallai Brexit gynnig cyfleoedd i wneud pethau'n wahanol, yn enwedig o ran y polisi pysgodfeydd yn y dyfodol.

Argymhelliad 7. Rydym yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn amlinellu yn ei hymateb a yw'n bwriadu cyflwyno rheoliadau amgylcheddol newydd ar ôl Brexit, a sut y byddai'r rhain yn gweithio ochr yn ochr â chynigion Llywodraeth y DU i greu "llyfr rheolau cyffredin" ar ôl Brexit.