

Agenda – Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol

Lleoliad:	I gael rhagor o wybodaeth cysylltwch a:
Ystafell Bwyllgora 2 – y Senedd	Rhys Morgan
Dyddiad: Dydd Llun, 3 Gorffennaf 2017	Clerc y Pwyllgor
Amser: 13.40	0300 200 6565
	SeneddMADY@cynulliad.cymru

Rhag-gyfarfod preifat (13.40 – 14.00)

- 1 Cyflwyniad, ymddiheuriadau, dirprwyon a datgan buddiannau**
(14.00) (Tudalennau 1 – 7)
- 2 Ymchwiliad i oblygiadau gadael yr Undeb Ewropeaidd i borthladdoedd Cymru – sesiwn dystiolaeth gydag Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Seilwaith**
(14.00–15.00) (Tudalennau 8 – 23)
- 3 Papurau i'w nodi**
(15.00–15.05)
 - 3.1 Gohebiaeth gan y Prif Weinidog ynghylch dogfen polisi Llywodraeth Cymru, 'Brexit a Datganoli'**
(Tudalennau 24 – 45)
 - 3.2 Ymchwiliad i oblygiadau gadael yr Undeb Ewropeaidd i borthladdoedd Cymru: tystiolaeth ysgrifenedig gan Siambr Forgludiant y DU**
(Tudalennau 46 – 54)
 - 3.3 Gohebiaeth wrth y Llywydd at Ysgrifennydd Gwladol Cymru ynghylch Bil y Diddymu Mawr**
(Tudalennau 55 – 64)



3.4 Gohebiaeth wrth Gadeirydd y Pwyllgor Cyllid ynghylch craffu ar y gyllideb ddrafft

(Tudalennau 65 – 66)

4 Cynnig o dan Reol Sefydlog 17.42(vi) i benderfynu gwahardd y cyhoedd am weddill y cyfarfod

(15.05)

5 Ymchwiliad i oblygiadau gadael yr Undeb Ewropeaidd ar Borthladdoedd Cymru: adborth o'r ymweliad rapporteur â Dulyn

(15.05–15.25)

(Tudalennau 67 – 70)

6 Ymchwiliad i oblygiadau gadael yr Undeb Ewropeaidd i borthladdoedd Cymru: trafod y dystiolaeth

(15.25–15.45)

(Tudalennau 71 – 75)

7 Blaenraglen Waith

(15.45–15.55)

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

Eitem 2

Yn rhinwedd paragraff(au) vi o Reol Sefydlog 17.42

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon



David Rees AC
Cadeirydd
Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol

19 Mehefin 2017

Annwyl David,

Rwy'n croesawu'n fawr iawn ymchwiliad y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol i oblygiadau Brexit i Borthladdoedd Cymru ac Iwerddon.

Mae ein porthladdoedd yn gwneud cyfraniad sylweddol at economi Cymru, ac rwy'n falch o weld y pwyllgor yn cydnabod eu pwysigrwydd i ffyniant presennol Cymru a'i ffyniant yn y dyfodol, a'r angen i ddiogelu ac ehangu eu rôl ar ôl i'r DU adael yr Undeb Ewropeaidd.

Edrychaf ymlaen at drafod y mater hwn yn fanylach gyda'r pwyllgor yn ddiweddarach y mis hwn. At hynny, rwyf wedi atodi tystiolaeth ysgrifenedig i'r llythyr hwn, gan obeithio y bydd yn ddefnyddiol ichi.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ken', written in a cursive style.

Ken Skates AC/AM
Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith
Cabinet Secretary for Economy and Infrastructure

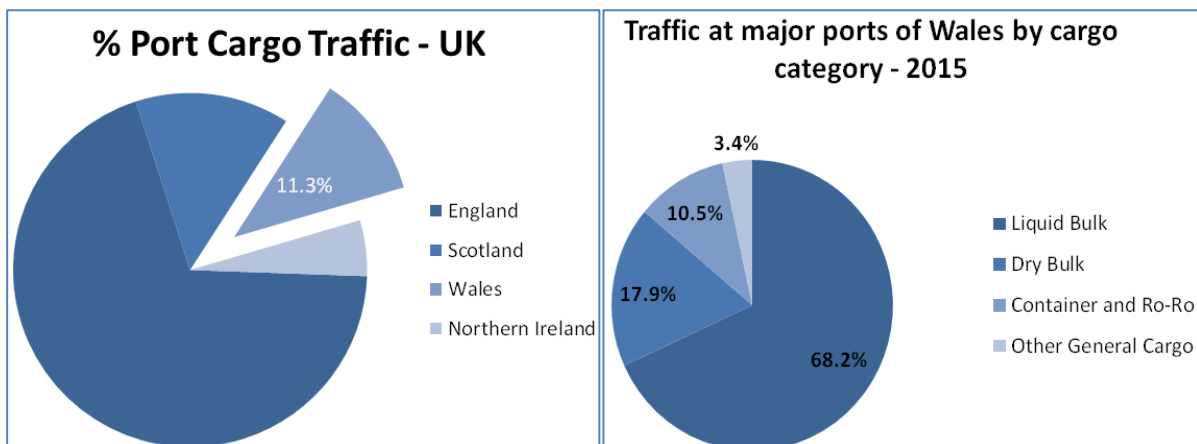
Y PWYLLGOR MATERION ALLANOL A DEDDFWRIAETH YCHWANEGOL TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG YMCHWILIAD I OBLYGIADAU BREXIT I BORTHLADDOEDD CYMRU

Cyflwyniad

1. Mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod rôl allweddol y porthladdoedd yng Nghymru o ran cefnogi Cymru ffyniannus, unedig, gadarn a chysylltiedig. Maent yn ffynhonnell bwysig o gyfoeth economaidd a swyddi ar lefel genedlaethol, rhanbarthol a lleol, ac yn sicrhau bod gan Gymru gysylltiadau rhyngwladol a chynaliadwy ar gyfer cludo pobl a nwyddau.
2. Mae porthladdoedd Cymru yn chwarae rhan arwyddocaol yn genedlaethol a rhyngwladol, gan wasanaethu amrywiaeth eang o farchnadoedd arbenigol a chyffredinol. Gwnânt gyfraniad pwysig at ein heconomi, yn uniongyrchol ac yn anuniongyrchol, gan weithredu fel porth i'r canolfannau economaidd yng Ngweriniaeth Iwerddon, y DU, a gweddill Ewrop a'r byd.

Cyd-destun - Cargo

3. Yn 2015, cyfran porthladdoedd Cymru o draffig cargo'r DU oedd 56.4 miliwn o dunelli (Mt) – tua 11% o gyfanswm y DU¹.
4. O gyfanswm traffig Cymru, mae'r prif borthladdoedd² yn gyfrifol am ymdrin â 55.5 Mt, a rennir ymhellach yn
 - 37.8 Mt (68.2%) o Swmp hylifol³
 - 10 Mt (17.9%) o Swmp sych⁴ (Mwynau, Glo, Cynnyrch amaethyddol)
 - 5.8 Mt (10.5%) o Draffig cynwysyddion a thraffig rholio ymlaen/rholio i ffwrdd
 - 1.9 Mt (3.4%) o Gargo cyffredinol arall⁵
5. Y porthladdoedd prysuraf yng Nghymru o ran pwysau'r cargo a gludir yw Aberdaugleddau, Port Talbot a Chaergybi.



¹ [Adran Drafndiaeth – Ystadegau Cludo Porthladdoedd 2015](#)

² Caergybi, Abergwaun, Aberdaugleddau, Abertawe, Port Talbot, Caerdydd a Chasnewydd

³ Nwy hylifol, Olew crai, Cynnyrch olew, ac ati

⁴ Mwynau, Glo, Cynnyrch amaethyddol

⁵ Cynnyrch coedwigoedd, Cynnyrch haearn a dur, ac ati

**Y PWYLLGOR MATERION ALLANOL A DEDDFWRIAETH YCHWANEGOL
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG
YMCHWILIAD I OBLYGIAU BREXIT I BORTHLADDOEDD CYMRU**

Traffig Cludo Nwyddau (pwysau) drwy borthladdoedd cargo Cymru – yn ôl cyfeiriad 2015				
Pwysau: Mil o dunelli				
Porthladd	Yn dod i mewn	Yn mynd allan	Cyfanswm	Trefn yng Nghymru
Aberdaugleddau	26,433	11,251	37,684	1
Port Talbot	7,732	381	8,113	2
Caergybi	2,214	2,241	4,455	3
Casnewydd	1,517	1,055	2,571	4
Caerdydd	1,499	292	1,791	5
Abertawe	386	132	518	6
Abergwaun	239	139	378	7
Y Barri	207	93	300	8
Llanddulas	0	197	197	9
Castell Nedd	61	132	192	10
Porth Tywyn	110	0	110	11
Porth Penrhyn	33	3	35	12
Mostyn	7	6	13	13

Math o gargo ym mhrif borthladdoedd Cymru, 2015⁶						
Porthladd	Swmp hylifol	Swmp sych	Cargo cyffredinol arall	Cynwysyddi on Codi ymlaen/Codi i ffwrdd	Cynwysyddi on Rholio ymlaen / Rholio i ffwrdd	Cyfanswm (mil o dunelli)
Aberdaugleddau	97.51%	0.16%	0.04%		2.29%	37,684
Port Talbot		99.98%	0.02%			8,113
Caergybi	0.37%				99.63%	4,455
Casnewydd		41.02%	58.98%			2,571
Caerdydd	60.02%	17.92%	14.35%	7.71%		1,791
Abertawe		79.46%	20.54%			518
Abergwaun	2.75%				97.25%	378

6. Un o rolau pwysig porthladdoedd Cymru yw bod yn brif lwybr ar gyfer traffig lorïau rhwng Iwerddon a Phrydain Fawr (ac ymlaen i weddill Ewrop). Mae dros dri chwarter y nwyddau a drosglwyddir mewn Cerbydau Nwyddau Trwm i Brydain Fawr a gweddill yr UE yn mynd drwy Gymru, ac mae'r mwyafrif yn mynd drwy Gaergybi.

Cyd-destun - Teithwyr

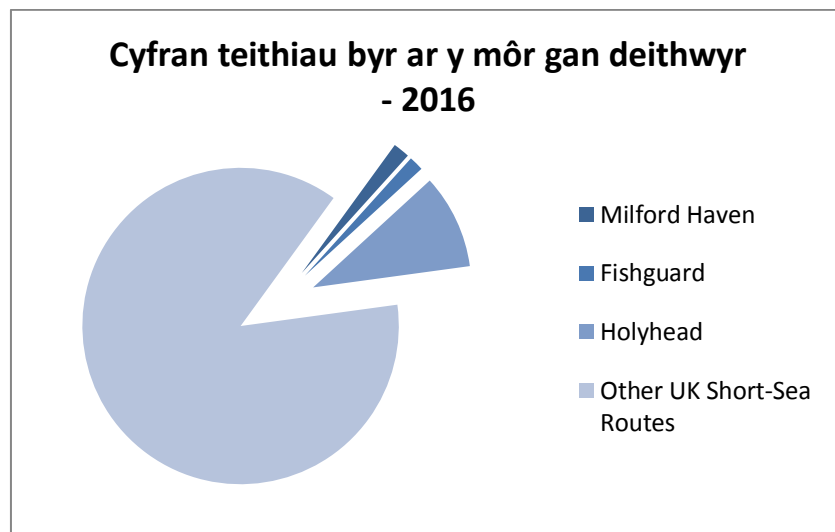
7. Mewn perthynas â symudiadau teithwyr, mae'r farchnad yng Nghymru yn canolbwyntio ar deithiau byr, rhyngwladol ar y môr yn bennaf rhwng y DU ac Iwerddon. Yn 2016, aeth

⁶[Adran Drafndiaeth – Ystadegau Cludo Porthladdoedd 2015](#)

Y PWYLLGOR MATERION ALLANOL A DEDDFWRIAETH YCHWANEGOL TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG YMCHWILIAD I OBLYGIADAU BREXIT I BORTHLADDOEDD CYMRU

cyfanswm o 2.6 miliwn o deithwyr drwy brif borthladdoedd mordeithiau Cymru - Caergybi, Aberdaugleddau ac Abergwaun. Mae hyn yn cynrychioli 13% o gyfanswm teithiau byr teithwyr ar y môr yn y DU (tua 20 miliwn).

8. Mae galwadau mordeithiau yng Nghymru yn un o'r sectorau sy'n tyfu gyflymaf mewn twristiaeth ac maent wedi cynyddu 30% i 35% ar gyfartaledd bob blwyddyn ers 2013. Bydd 88 o alwadau mordeithiau yn 2017 – sef 53,000 posibl o deithwyr a chiriwiau yn ymweld â Chymru. Mae hyn yn cyfateb i tua £5 miliwn o ran effaith economaidd.



Gweithgaredd Ategol

9. I gydnabod y sefyllfa hon, mae Llywodraeth Cymru'n parhau i roi cymorth uniongyrchol ac anuniongyrchol i'r sector porthladdoedd. Ein huchelgais yw helpu'r sector i wella ymhellach ei gyfraniad economaidd arwyddocaol i Gymru. I'r diben hwnnw, rydym wedi:
 - Darparu cyllid i helpu porthladdoedd i ddatblygu eu potensial economaidd ehangach, er enghraifft fel pyrth/canolfannau twristiaeth, sy'n cynnwys dyrannu £2 filiwn ar gyfer y Gronfa Datblygu Porthladdoedd
 - Sefydlu Grwpiau Gorchwyl a Gorffen a Gweithgorau Cludo dan arweiniad y diwydiant i gynghori ar faterion strategol sy'n effeithio ar allu'r sector cludo i gefnogi datblygiad economaidd sy'n cydnabod rôl graidd porthladdoedd ar gyfer cludo nwyddau'n rhyngfoddol
 - Datblygu ymhellach welliannau i ffyrdd pwysig a fydd yn gwella'r cysylltiad ar y tir â phorthladdoedd, gan gynnwys yr M4, yr A55 a'r A40.
10. Rydym wedi pwyso am ddatganoli pellach o'r porthladdoedd a'r harbwrws drwy Ddeddf Cymru 2017, ac rydym yn croesawu hynny⁷. Bydd hyn yn ein galluogi i gysylltu porthladdoedd yng Nghymru yn well â meysydd polisi ehangach - fel ynni a thwristiaeth. Mae'n siomedig na chytunodd Llywodraeth y DU y dylid datganoli

⁷[Deddf Cymru 2017 – Legislation.gov.uk](http://legislation.gov.uk)

**Y PWYLLGOR MATERION ALLANOL A DEDDFWRIAETH YCHWANEGOL
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG
YMCHWILIAD I OBLYGIAU BREXIT I BORTHLADDOEDD CYMRU**

porthladd mwyaf Cymru - Aberdaugleddau. Rydym yn cydnabod pwysigrwydd Aberdaugleddau i economi rhanbarthol a chenedlaethol Cymru, a byddwn yn parhau i weithio mewn partneriaeth â'r porthladd.

11. Mae'r darpariaethau porthladdoedd o dan Ddeddf Cymru wedi'u hamserlennu i ddod i rym o fis Ebrill 2018 ymlaen. I baratoi ar gyfer hyn, mae tîm porthladdoedd penodedig yn cael ei sefydlu o fewn Llywodraeth Cymru i ddarparu cydweithrediad ac ymgysylltiad o fewn y sector.

Brexit – Bygythiadau a Chyfleoedd

12. Mae amrywiaeth o fygythiadau a chyfleoedd cyffredin o ran porthladdoedd y DU mewn perthynas â Brexit. Mae trafodaethau cynnar gyda'r sector, y diwydiant ehangach, Llywodraeth y DU a gweinyddiaethau datganoledig eraill wedi datgelu materion allweddol mewn perthynas â'r goblygiadau ar gyfer tollau a rheoli mewnffudo, yn ogystal â'r newidiadau i gymorth gwladwriaethol, cytundebau masnach wedi'u diwygio, a buddsoddi mewn seilwaith.
13. Y mater hanfodol ar gyfer y sector leded y DU yw pwysigrwydd cynnal symudiad effeithlon nwyddau a phobl drwy drefniadau tollau di-dor sydd, o leiaf, heb fod yn fwy beichus na'r gyfundrefn Undeb Tollau bresennol. Gallai unrhyw newidiadau i'r rheolau mewnffudo a/neu dollau sy'n ychwanegu costau, amser, anghyfleuster a rheoliadau gael effaith uniongyrchol a phwysig, gyda chanlyniadau negyddol ar gyfer y sectorau preifat a chyhoeddus, a dinasyddion.
14. Ymhellach, mae bygythiad posibl ac unigryw i'r sector yng Nghymru oherwydd ei rôl allweddol fel porth ar gyfer symud nwyddau a phobl i Weriniaeth Iwerddon ac oddi yno. Ar hyn o bryd mae dros 70% o'r cargo i Iwerddon, Prydain Fawr a'r UE ehangach, ac oddi wrthynt, yn mynd drwy borthladdoedd Cymru.
15. Felly, bydd yn bwysig sicrhau bod gweithdrefnau gwirio ffiniau yn gymesur ac yn diogelu buddiannau Cymru a'r DU yn ehangach yn effeithiol, gan sicrhau hefyd bod symudiadau ar y tir rhwng Gweriniaeth Iwerddon a Gogledd Iwerddon yn aros mor ddi-dor â phosibl.
16. 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.
17. Er na fydd hyn yn gyffredinol yn niweidiol i economi ehangach y DU, oherwydd gallai'r un faint o fasnach symud rhwng y ddwy wlad, gallai'r potensial am ostyngiad sylweddol yn y fasnach ym mhorthladdoedd Cymru gael effaith

**Y PWYLLGOR MATERION ALLANOL A DEDDFWRIAETH YCHWANEGOL
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG
YMCHWILIAD I OBLYGIAU BREXIT I BORTHLADDOEDD CYMRU**

anghymesur ar ddichonoldeb y broses o symud nwyddau drwy Gymru a chael effaith negyddol fawr ar economi ehangach Cymru.

18. Yn ogystal, mae mynediad ar y tir yn rhan allweddol o effeithiolrwydd porthladdoedd Cymru, ac mae buddsoddi mewn seilwaith yn rhan bwysig o unrhyw strategaeth i dyfu a datblygu porthladdoedd Cymru. Mae Llywodraeth Cymru eisoes yn gwneud cynnydd gyda nifer o gynlluniau ffyrdd a fydd yn arwain at effeithiau cadarnhaol ar gyfer porthladdoedd yng Nghymru.
19. Mae ein buddsoddiad mewn ffyrdd yn cefnogi rheoliadau'r Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd⁸ - y fenter UE a luniwyd i hybu cydlyniant a chydgyssylltiad cludiant cenedlaethol a'i allu i ryngweithredu, gan gynnwys ffyrdd, rheilffyrdd, porthladdoedd a dyfrffyrdd mewnol. Mae nifer o borthladdoedd a ffyrdd strategol ar y tir yng Nghymru o fewn y rhwydwaith, a byddai ymrwymiad parhaus gan Lywodraeth y DU i gyrraedd y safonau a nodir yn rheoliadau'r Rhwydwaith - gan gynnwys trydaneiddio'r rheilffordd i Aberdaugleddau erbyn 2030 - yn cryfhau'r cyfleoedd ar gyfer y porthladdoedd.
20. Gallai newidiadau ehangach i bolisi cymorth gwladwriaethol gyflwyno cyfle i'r Llywodraeth fuddsoddi mwy mewn gweithgaredd economaidd y gellir ei gynhyrchu gan y porthladdoedd. Mae'r Comisiwn wedi cytuno ar newidiadau i'r Rheoliadau Esemptiad Bloc Cyffredinol Cymorth Gwladwriaethol a bydd yn darparu cyfleoedd ar gyfer buddsoddi ymhellach mewn seilwaith porthladdoedd. Fodd bynnag, ni fydd y cyfyngiadau sydd ar waith ar y newidiadau hyn yn ein galluogi i roi cymorth i gynnal y twf yn y sector mordeithio, yn enwedig mewn perthynas â darparu ar gyfer llongau mordeithio hwy.
21. Ceir risgiau hefyd o ran ystumio'r farchnad mewn modd annymunol a allai ddigwydd yn sgil ymlacio'r rheolau cymorth gwladwriaethol. Bydd angen cymryd gofal arbennig i sicrhau na fydd unrhyw newidiadau'n arwain at ganlyniadau anfwriadol o'r natur hwn.
22. I grynhoui, dyma y mae Llywodraeth Cymru yn eu gweld fel blaenoriaethau:
 - I. Sicrhau nad yw porthladdoedd Cymru o dan anfantais oherwydd cyfundrefnau gwirio ffiniau aneffeithlon, a bod adnoddau digonol yn cael eu darparu gan Lywodraeth y DU i alluogi trefniadau newydd, effeithlon i gael eu rhoi ar waith fel sy'n angenrheidiol.
 - II. Parhau i gefnogi porthladdoedd yng Nghymru drwy hyrwyddo'r amgylchiadau a'r amgylchedd rheoleiddio sy'n galluogi pob porthladd i gyfrannu at dwf economaidd ac amcanion polisi ehangach, a hynny yn y ffordd orau.
 - III. Sicrhau bod Llywodraeth y DU yn parhau i gydnabod pwysigrwydd y Rhwydwaith Trafnidiaeth Traws-Ewropeaidd, sy'n cynnwys y prif borthladdoedd yng Nghymru, ac i ymrwymo i fodloni'r safonau ar ôl Brexit ar gyfer y rhwydwaith a sefydlwyd gan reoliadau'r Rhwydwaith

⁸[RHEOLIAD \(UE\) Rhif 1315/2013](#)

**Y PWYLLGOR MATERION ALLANOL A DEDDFWRIAETH YCHWANEGOL
TYSTIOLAETH YSGRIFENEDIG
YMCHWILIAD I OBLYGIADAU BREXIT I BORTHLADDOEDD CYMRU**

- IV. Bod unrhyw ddiwygiadau i'r polisi cymorth gwladwriaethol neu unrhyw bolisi newydd yn cael eu hystyried yn ofalus ar sail egwyddor o osgoi ystumio'r farchnad mewn modd annymunol.
23. Byddwn yn parhau i ymgysylltu'n agos â Llywodraeth y DU i sicrhau bod y trafodaethau ar Brexit a'r trefniadau ar ôl Brexit yn arwain at ganlyniad ffafriol i Gymru.



David Rees AC
Cadeirydd
Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

15^{fed} Mehefin 2017

Annwyl David,

Fe gofiwch imi ym mis Ionawr gyhoeddi, ar y cyd â Phlaid Cymru, ein Papur Gwyn “Diogelu Dyfodol Cymru” sy’n amlinellu ein hagenda a’n blaenoriaethau ar gyfer Cymru wth i’r Deyrnas Unedig baratoi i ymadael â’r Undeb Ewropeaidd (UE). Fe wnes hi’n glir bryd hynny mai dechrau’r sgwrs oedd hyn, ac fe ddywedais fy mod yn bwriadu cyhoeddi cyfres o ddogfennau polisi pellach er mwyn ymestyn y drafodaeth yma yng Nghymru ac ar draws y Deyrnas Unedig (DU).

Heddiw rwyf wedi cyhoeddi’r gyntaf o’r dogfennau polisi hynny, “Brexit a Datganoli”, sydd yn amgaeedig. Byddwch wedi derbyn Datganiad Ysgrifenedig y bore ‘ma, ac rwy’n bwriadu rhoi Datganiad Llafar i’r Cynulliad yn ystod y Cyfarfod Llawn ar 20 Mehefin.

Nid yw’r DU fydd yn ymadael a’r UE yr un fath â’r un ymunodd â’r UE bron i 50 mlynedd yn ôl, a bydd angen i ni ganfod systemau newydd ar gyfer gweithio gyda Llywodraeth y DU a’r gweinyddiaethau datganoledig sydd yn adlewyrchu ac yn parchu datganoli. Rydym wedi bod yn glir iawn yn gyson y dylai pwerau sydd eisoes wedi eu datganoli i Gymru, yr Alban, a Gogledd Iwerddon barhau i fod wedi’u datganoli, ac y byddai unrhyw gynigiad arall yn gwbl annerbyniol. Mae pobl Cymru wedi pleidleisio am ein pwerau ac fe ddylai hyn gael ei barchu.

Mae’r ddogfen bolisi hon yn cynnig cyfraniad i gynigion adeiladol a chynhwysol ar ddyfodol y DU gan gynnwys systemau llywodraethol sy’n parchu datganoli ac sy’n galluogi i bedair llywodraeth y DU weithio gyda’u gilydd i sicrhau gweithrediad llyfn yr Undeb ar ôl i ni adael yr UE.

Bae Caerdydd • Cardiff Bay
Caerdydd • Cardiff
CF99 1NA

Canolfan Cyswllt Cyntaf / First Point of Contact Centre:
0300 0604400
YP.PrifWeinidog@llyw.cymru • ps.firstminister@gov.wales

Rydym yn croesawu derbyn gohebiaeth yn Gymraeg. Byddwn yn ateb gohebiaeth a dderbynnir yn Gymraeg yn Gymraeg ac ni fydd gohebu yn Gymraeg yn arwain at oedi.

We welcome receiving correspondence in Welsh. Any correspondence received in Welsh will be answered in Welsh and corresponding in Welsh will not lead to a delay in responding.

Nod y cynigion yw amddiffyn datganoli ac rydym yn bwriadu denu cefnogaeth ar sail drawsbleidiol; byddem yn croesawu clywed barn eich Pwyllgor wrth i ni fynd â'r drafodaeth ymlaen ar y materion pwysig sydd wedi eu codi. Edrychaf ymlaen at gymryd y cyfle i drafod ein cynigion gyda chi yn y dyfodol agos.

Rwyf hefyd wedi ysgrifennu mewn termau tebyg i Gadeirydd y Pwyllgor Materion Cyfansoddiadol a Deddfwriaethol , ac rwy'n copïo'r llythyr hwn i'r Llywydd.

Yn gywir,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Carwyn Jones', written in a cursive style.

CARWYN JONES



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Brexit a Datganolli

Diogelu Dyfodol **Cymru**

Tudalen y pecyn 26

Cynnwys

1

Rhagair y
Prif Weinidog

Tudalen 4

2

Crynodeb o gynigion
Llywodraeth Cymru

Tudalen 6

3

Refferendwm yr UE a'i
effaith ar lywodraethu'r
Deyrnas Unedig

Tudalen 7

4

Datganoli: cyd-destun
Cymru ar gyfer
ymadael â'r UE

Tudalen 8

5

Deddfu ar gyfer ymadael
â'r UE: sicrhau parhad gan
barchu datganoli

Tudalen 11

6

Cydlywodraethu gweithredol:
ffordd newydd o arfer pwerau
mewn Teyrnas Unedig y tu
allan i'r UE

Tudalen 13

7

Cysylltiadau rhnglywodraethol:
sut y mae pethau'n gweithio a
sut y dylent newid

Tudalen 17

8

Llywodraethu'r Deyrnas
Unedig yn y dyfodol: datblygu
consensws ar gyfer yr
hirdymor

Tudalen 19

9

Casgliad

Tudalen 20

1 Rhagair y Prif Weinidog

Ymadael â'r Undeb Ewropeaidd (yr UE) yw'r her fwyaf sylweddol sy'n wynebu'r Deyrnas Unedig (y DU), ac mae'n her a ddaeth yn amlycach fyth yn sgil canlyniad yr Etholiad Cyffredinol. Bydd y penderfyniadau a wneir yn awr yn effeithio ar Gymru am ddegawdau i ddod.

Ein gallu i fasnachu, teithio, denu buddsoddiadau, penderfynu ar bolisïau, deddfu, cefnogi ein cefn gwlad, buddsoddi yn ein rhanbarthau – bydd y ffordd y byddwn yn ymadael â'r UE yn dylanwadu ar y rhain i gyd. Nid yw'r DU fydd yn ymadael â'r UE yr un wlad ag yr oedd hi pan ymunodd hi â'r Undeb ym 1973. Ar y pryd, roedd y DU yn un o wladwriaethau mwyaf canoledig Ewrop. Heddiw, wedi bron 20 mlynedd o ddatganoli, mae llawer wedi newid. Yn fwyaf nodedig, mae gan Gymru, yr Alban a Gogledd Iwerddon weinyddiaethau a deddfwrfeydd datganoledig. Mae San Steffan a Whitehall yn parhau'n gyfrifol am rai polisïau yn Lloegr yn unig – megis iechyd, addysg ac amaethyddiaeth – ond yn gyfrifol am eraill, fel amddiffyn a pholisi tramor, ar ran y DU yn gyfan.

Mae'r UE rydym yn ymadael ag ef hefyd yn wahanol iawn i'r Gymuned Economaidd Ewropeaidd y gwnaethom ymuno â hi ym 1973. Yn ystod y cyfnod hwn, mae'r UE wedi tyfu cryn dipyn, mae ei bwerau wedi cynyddu ac mae llawer mwy o integreiddio rhwng yr Aelod-wladwriaethau. Felly mae'r dasg o ddadymafael yn gymhleth. Wrth inni baratoi i ymadael, mae'n rhaid rhoi sylw i nifer o faterion anodd o fewn y DU wrth inni ddsygu o'r newydd sut i reoli ein busnes fel democratiaeth aml-genedl ddeinamig y tu allan i'r UE.

Nid yw dychwelyd i'r Gymru a'r DU fel yr oeddent ym 1973 yn opsiwn. Rhaid i'r trefniadau ymadael â'r UE adlewyrchu gwirionedd datganoli. A gadewch inni atgoffa ein hunain bod datganoli, yn yr un modd ag ymadael â'r UE, hefyd yn seiliedig ar refferenda a dymuniad poblogaidd. Rhaid i ni, a chydweithwyr ledled y DU, gadw hynny mewn cof wrth inni drafod ein dyfodol ar y cyd.

Mae'r ddogfen hon yn amlinellu cynigion Llywodraeth Cymru i ymateb yn gadarnhaol ac yn greadigol i oblygiadau cyfansoddiadol ymadael â'r UE. Awgrymwn y ffordd orau o reoli'r rhaniad rhwng cymhwysedd y gweinyddiaethau datganoledig a Llywodraeth y DU er budd pawb – a'r ffordd y mae angen i ni gydweithio i sicrhau bod y DU yn gweithredu'n ddidrafferth ar ôl inni ymadael â'r UE.

Mae'n gyfnod pwysig yn ein hanes ac mae'n hanfodol i Lywodraeth y DU a'r gweinyddiaethau datganoledig gydweithio mewn partneriaeth ddiffuant i lunio ein dyfodol ar y cyd.

Dylem gytuno ar ffyrdd cyffredin o weithredu yn ôl yr angen – drwy drafod, nid dictad – gan ei fod o fantais i ni gyd wneud hynny. Os oes “difidend Brexit” i Gymru, yna yn sicr mae'n rhaid i hynny gynnwys y cyfle i arfer ein pwerau datganoledig mewn modd llawnach a mwy creadigol.

Fel Prif Weinidog, yn cynrychioli plaid a gafodd gymeradwyaeth ddiamaheuol unwaith eto gan etholwyr Cymru, mae gen i gariad angerddol at fy ngwlad ac rwyf hefyd yn falch o'n Teyrnas Unedig. Ni welaf fod y naill yn gwrth-ddweud y llall. Yn amlwg, nid yw pawb o'r un farn. Mae rhai'n gweld ein Hundeb fel cyffion i'n dal yn ôl, ac eraill yn amharchu'r mandad clir ar gyfer datganoli yng Nghymru a atgyfnerthwyd gan y refferendwm yn 2011. Rwy'n credu yng ngallu Cymru i fynd i'r afael â'n dyfodol yn unol â'n hanghenion a'n gwerthoedd. Yn yr un modd, rwy'n credu bod Undeb hyfyw a deinamig o fudd i bawb. Byddai encilio tuag at Deyrnas Unedig unffurf, wedi'i chanoli yn mynd â ni i'r cyfeiriad anghywir ac yn yr hirdymor, rwy'n sicr y byddai'n bygwth ac nid yn cryfhau ein Hundeb. Rhaid i'r cyfleoedd sydd ynghlwm wrth ymadael â'r UE ganolbwyntio ar y dyfodol, nid y gorffennol.

Rwy'n credu bod yn rhaid inni fynd i'r afael â phedwar cwestiwn sylfaenol:

- sut fedrwn ni sicrhau cysondeb ledled y DU i amddiffyn ein marchnad fewnol heb danseilio datganoli ar yr un pryd?

- sut fedrwn ni sicrhau cydweithrediad dwys a chynaliadwy rhwng y pedair llywodraeth wrth arfer ein cymwyseddau unigol, ond cysylltiedig, ar ôl i'r DU ymadael â'r UE?
- sut fedrwn ni ddiwygio systemau llywodraethu i gefnogi'r cysondeb a'r cydweithio hyn?
- sut fedrwn ni ddatblygu consensws ehangach rhwng y pleidiau gwleidyddol a chymdeithas ddinesig ynghylch llywodraethu'r DU dros gyfnod hwy?

Bydd Cymru a'r DU yn gryfach drwy drafod yn agored. Dylai'r drafodaeth hon ar ddyfodol yr Undeb fod yn gadarnhaol ac yn gynhwysol, a dylai ddatblygu heb ddifrio nac amharchu eraill. Nid oes gan unrhyw un fonopoli ar syniadau da.

Mae'r ddogfen hon yn amlinellu ffordd Llywodraeth Cymru o fynd i'r afael â'r cwestiynau hyn. Rwyf am i'n Teyrnas Unedig oroesi a ffynnu. Mae hynny'n gofyn am weledigaeth, uchelgais a dychymyg ac rwy'n credu bod y ddogfen hon yn cyfrannu'n sylweddol at y drafodaeth honno.



Carwyn Jones
Prif Weinidog Cymru



2 Crynodeb o gynigion Llywodraeth Cymru

Ar ddechrau 2017 cyhoeddodd Llywodraeth Cymru, ar y cyd â Phlaid Cymru, Bapur Gwyn “Diogelu Dyfodol Cymru”, a oedd yn amlinellu sut y dylai'r DU fynd ati i ymadael â'r UE yn ein barn ni. Mae'r ddogfen newydd hon yn datblygu syniadau cyfansoddiadol a llywodraethol a godwyd gyntaf yn y Papur Gwyn hwnnw.

Bydd ymadael â'r UE yn newid cyfansoddiadol mawr i'r DU ac i Gymru. Er hyn, ni ddylai Brexit danseilio datganoli, sydd bellach yn rhan sylfaenol a pharhaol o gyfansoddiad y DU fel y cydnabyddir yn Neddf Cymru 2017.

Rydym yn galw am gydweithrediad dwys a chynaliadwy rhwng y gweinyddiaethau datganoledig a Llywodraeth y DU ar ôl ymadael â'r UE, drwy ddatblygu ffyrdd o gydlywodraethu ar sail cytundeb rhwng y pedair llywodraeth ac adeiladu ar draddodiad o gydweithio a sefydlwyd drwy fod yn aelod o'r UE am flynyddoedd. Mae ein cynigion ar gyfer cytuno ar fframweithiau newydd i'r DU yn disgrifio sut y byddai hyn yn gweithio'n ymarferol. Bydd angen trefniadau newydd ar gyfer ymgynghori, dod i benderfyniadau ar y cyd a chyflawni ar y cyd.

Mae hynny'n gofyn am ail lunio ein ffordd o ddelio â chysylltiadau rhynglywodraethol, er mwyn helpu i gydlywodraethu materion datganoledig a chydweithio'n fwy dwys pan fo materion datganoledig a heb eu datganoli yn cybblethu.

Rhaid diwygio systemau rhynglywodraethol y DU a sefydlu Cyngor Gweinidogion y DU newydd, yn cael ei wasanaethu gan ysgrifenyddiaeth annibynnol, er mwyn cryfhau'r broses o wneud penderfyniadau a chydweithio.

Dylid cynnal Confensiwn ar Ddyfodol y Deyrnas Unedig i ddatblygu consensws trawsbleidiol a chymdeithas sifil ar lywodraethu'r DU yn y dyfodol dros y tymor hwy.

3 Refferendwm yr UE a'i effaith ar Lywodraethu'r Deyrnas Unedig

O ganlyniad i refferendwm yr UE ym mis Mehefin 2016, mae'r Deyrnas Unedig wedi tanio Erthygl 50 o Gytuniad yr Undeb Ewropeaidd. Mae hyn wedi dechrau cyfnod negodi rhwng Llywodraeth y DU a'r UE ar y telerau ar gyfer ymadael. Mae Erthygl 50 yn caniatáu dwy flynedd ar gyfer y cyfnod negodi hwn ac, os bydd y sefyllfa'n aros fel y mae, y rhagdybiaeth yw y bydd y DU yn ymadael yn ffurfiol â'r UE yn ystod gwanwyn 2019.

Ers y refferendwm, mae Llywodraeth Cymru wedi bod yn trafod â Llywodraeth y DU, Llywodraeth yr Alban a Gweithrediaeth Gogledd Iwerddon ynghylch blaenoriaethau negodi cyffredinol y DU. Mae blaenoriaethau Llywodraeth Cymru wedi'u hamlinellu yn ein Papur Gwyn "Diogelu Dyfodol Cymru". Cynhaliwyd y trafodaethau hyn drwy gyfuniad o gyfarfodydd dwyochrog a systemau rhynglywodraethol ffurfiol y Cydbwyllgorau Gweinidogion. Mae'r Cyd-bwyllgor Gweinidogion (Cyfarfod Llawn) yn dwyn ynghyd benaethiaid llywodraethau'r pedair gweinyddiaeth, a'r Cyd-bwyllgor Gweinidogion (Negodiadau'r UE) yw'r fforwm ar gyfer gwaith mwy manwl gan Lywodraeth y DU a'r Gweinidogion sy'n cynrychioli'r gweinyddiaethau datganoledig. Mae Llywodraeth Cymru wedi chwarae rhan adeiladol yn y broses hon ac mae'n parhau â'i hymrwymiad i weithio gyda phartneriaid i sicrhau canlyniadau cadarnhaol i Gymru a'r DU.

Erbyn y byddwn yn ymadael, bydd y DU wedi bod yn rhan o'r UE ers bron 50 mlynedd. Yn ystod yr hanner canrif hwn, mae cymwyseddau'r UE wedi ehangu'n sylweddol ac mae'r DU wedi integreiddio â pholisïau, marchnadoedd, rhaglenni ac arferion yr UE bellach yn eang ac yn ddwys. O'r herwydd, bydd dadymafael â'r UE yn broses gymhleth lle bydd angen mynd i'r afael â nifer o heriau.

Nid yr UE yn unig sydd wedi newid dros y 50 mlynedd ddiwethaf. Mae'r DU ei hun wedi newid yn llwyr. Datganoli yw'r amlycaf o'r newidiadau hyn.

Ymunodd y DU â'r Farchnad Gyffredin fel gwladwriaeth ganoledig iawn, ond bydd yn ymadael â'r UE fel gwlad llawer mwy datganoledig sy'n cael ei llywodraethu drwy bedair gweinyddiaeth o ddeddfwrfeydd sydd wedi'u hethol yn uniongyrchol. Mae'r Etholiad Cyffredinol a gynhaliwyd yn ddiweddar wedi tynnu sylw at y ffaith nad oes modd i un sefydliad neu blaid wleidyddol honni eu bod yn siarad ar ran y Deyrnas Unedig yn gyfan.

Wrth i'r DU ymadael â'r UE, mae'n amlwg na fydd dychwelyd i status quo 1973 yn opsiwn.

Rhaid i drefniadau Brexit yn y DU gydnabod datganoli a bod cymwyseddau wedi'u dyrannu i Lywodraeth Cymru a Chynulliad Cenedlaethol Cymru – yn ogystal â'n cymheiriaid yn yr Alban a Gogledd Iwerddon.

Rhaid i ddyfodol cadarnhaol i'r DU fod yn seiliedig ar barch, cydnabyddiaeth o gymwyseddau a dod i benderfyniadau ar y cyd mewn meysydd sydd o fudd cyffredin i'r DU.

4 Datganoli: cyd-destun Cymru ar gyfer ymadael â'r UE

Datganoli yng Nghymru

Dechreuwyd datganoli yng Nghymru yn dilyn refferendwm Cymru ym mis Medi 1997. Gwnaeth Deddf Llywodraeth Cymru 1998 arwain y ffordd ar gyfer sefydliad democrataidd newydd yng Nghymru. Cynhaliwyd yr etholiadau cyntaf ym mis Mai 1999 a throsglwyddwyd pwerau o Weinidogion y DU i Gynulliad Cenedlaethol Cymru ar 1 Gorffennaf y flwyddyn honno.

Mae datganoli wedi trawsnewid ers 1999 o ganlyniad i Ddeddfau Seneddol pellach yn 2006, 2014 a 2017. Cynhaliwyd refferendwm arall yn 2011 gan gadarnhau cefnogaeth boblogaidd ar gyfer datganoli i Gymru. Ymysg materion eraill, rhoddwyd pwerau i Gynulliad Cenedlaethol Cymru greu deddfwriaeth sylfaenol mewn meysydd datganoledig gan y refferendwm hwn. Mae Deddf Cymru 2017 yn rhoi pwerau ychwanegol ac yn sefydlu model "cadw pwerau" ar gyfer datganoli yng Nghymru.

(isod) Y Senedd, Bae Caerdydd

Erbyn hyn, Cynulliad Cenedlaethol Cymru yw'r prif gorff deddfu i Gymru ar y rhan fwyaf o faterion sy'n effeithio ar bobl o ddydd i ddydd, megis y canlynol:

- Iechyd
- Addysg a hyfforddiant
- Tai
- Yr amgylchedd
- Datblygu economaidd
- Llywodraeth leol
- Trafnidiaeth
- Cynllunio
- Amaethyddiaeth a physgodfeydd
- Diwylliant
- Chwaraeon a hamdden

Mae rhai o'r meysydd polisi hyn, gan gynnwys datblygu economaidd, diogelu'r amgylchedd ac amaethyddiaeth a physgodfeydd, hefyd yn feysydd sydd wedi bod yn ddarostyngedig i bwerau mwyaf sylweddol sefydliadau'r UE. Ni ddylai'r Cynulliad Cenedlaethol, wrth arfer ei bwerau, ddeddfu yn groes i gyfraith yr UE ar y materion hyn.

Mae Gweinidogion Llywodraeth Cymru yn arfer ystod eang o bwerau gweithredol yn yr un meysydd yn fras â'r rheini y gall y Cynulliad ddeddfu ynddynt. Mae Gweinidogion Cymru yn gwneud penderfyniadau, dyfarnu grantiau, gwneud is-ddeddfwriaeth a chymryd camau angenrheidiol eraill i hyrwyddo llesiant economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol Cymru. Wrth arfer y swyddogaethau hyn, mae Gweinidogion Cymru yn atebol i'r Cynulliad Cenedlaethol.

O dan gyfansoddiad y DU, mae Senedd y DU yn cadw'r pŵer i ddeddfu ar unrhyw fater dros Gymru yn yr un modd â gweddill y DU.



Fodd bynnag, yn unol â “Chonfensiwn Sewel”, ni fydd Senedd y DU fel arfer yn deddfu dros Gymru ar faterion sydd o fewn cymhwysedd deddfwriaethol y Cynulliad Cenedlaethol, neu sy'n effeithio ar y cymhwysedd hwnnw, oni bai bod y Cynulliad wedi rhoi caniatâd swyddogol drwy Gynnig Cydsyniad Deddfwriaethol. Ar y llaw arall, mae pwerau gweithredol Gweinidogion Cymru wedi'u trosglwyddo o Lywodraeth y DU a chânt eu harfer yn gyffredinol heb y posibilrwydd o unrhyw ymyrraeth gan Weinidogion y DU. Nid yw Gweinidogion Cymru yn atebol mewn unrhyw fodd i Senedd y DU. Mae'r model datganoli sydd ar waith yn y DU yn cynnwys rhai enghreifftiau o gytundebau a wneir ar y cyd mewn perthynas ag arfer cymhwysedd, ond caiff y rhan fwyaf o'r penderfyniadau eu gwneud un ai gan Weinidogion Cymru neu gan Weinidogion y DU fel sy'n briodol.

Mewn gwirionedd fodd bynnag, gan ystyried dosbarthiad y cyfrifoldebau gweithredol rhwng y Llywodraethau, gall gweithredoedd un llywodraeth arwain at oblygiadau sylweddol i bolisiau un neu fwy o'r lleill, neu i ddinasyddion mewn tiriogaeth “arall”. Golyga hyn fod angen i'r systemau ar gyfer cydweithio rhynglywodraethol fod yn effeithiol. Mae'r trefniadau presennol yn cael eu gweithredu drwy'r Cyd-bwyllgor Gweinidogion, sy'n dwyn ynghyd Weinidogion o'r pedair gweinyddiaeth i drafod materion cyffredin. Mae'r Cyd-bwyllgor Gweinidogion yn gorff ymgynghorol ac nid yw'n gwneud unrhyw benderfyniadau: mae ymadael â'r UE yn codi cwestiynau sylfaenol am ei rôl a'i drefniadau gweithio, ac rydym yn mynd i'r afael â'r rhain ym mhennod 7.

Mae'r model hwn o gymhwysedd neilltuol ac ar wahân wedi gweithio'n dda mewn meysydd lle nad yw gweithgarwch llywodraethau'n dibynnu llawer ar ei gilydd, a lle bo pob gweinyddiaeth wedi bod yn rhydd i fynd ar drywydd polisiau gwahanol yn unol â'i dewis. Mae hyn yn wir, er enghraifft, o ran y rhan fwyaf o wasanaethau cyhoeddus rheng flaen megis addysg ac iechyd, sy'n faterion sydd wedi'u datganoli i raddau helaeth. Ond yma, hyd yn oed, mae rhywfaint o gysylltiad; er enghraifft, mae atgyfeiriadau iechyd trawsffiniol wedi'u cynnwys o dan brotocol rhynglywodraethol sy'n gweithio'n dda ar y cyfan. Yn gyffredinol nid yw'r materion hyn wedi arwain at heriau gweinyddol (yn hytrach na gwleidyddol) sylweddol ar gyfer y cysylltiadau rhynglywodraethol o fewn y Deyrnas Unedig, yn rhannol oherwydd mai cymharol gyfyngedig yw eu dimensiwn rhyngwladol ac felly nid oes angen sefydlu un safbwynt cyffredinol ar draws y DU. Mae'r setliad datganoli presennol yn ei gwneud yn ofynnol i'r Cynulliad Cenedlaethol a Llywodraeth Cymru nodi rhwymedigaethau rhyngwladol ac mae'r cyfrifoldebau hyn wedi'u cyflawni'n llawn yn ystod y cyfnod datganoli.

Perthynas Llywodraeth Cymru â'r UE

Yn ymarferol, mae'r cymwyseddau datganoledig hynny sy'n cael effaith ryngwladol sylweddol (gwirioneddol neu bosibl) wedi'u harfer yn gyffredinol o fewn fframwaith rheoliadau'r UE. O dan y trefniadau cyfredol, mae Llywodraeth Cymru yn delio â busnes sy'n ymwneud â'r UE mewn dwy ffordd.

Yn gyntaf, rydym yn delio'n uniongyrchol â'r Comisiwn Ewropeaidd ynghylch gweinyddu rhaglenni allweddol yng Nghymru sy'n cael eu hariannu gan y Cronfeydd Strwythurol, ac ynghylch gweithredu'r Polisi Amaethyddol Cyffredin.

Rydym hefyd yn cyfrannu, yn unol â'r Memorandwm Cydddealltwriaeth y cytunwyd gyntaf arno ym 1999 (gweler pennod 7), at ddatblygu safbwyntiau polisi'r DU i'w cyflwyno yng nghyfarfodydd y Cynghorau Ewropeaidd. Mae'r Cyd-bwyllgor Gweinidogion ar Ewrop yn darparu system ar gyfer ein cyfranogaeth, ochr yn ochr â'r gweinyddiaethau datganoledig eraill, yn y broses o ddatblygu polisi'r DU ar faterion yr UE.

Nid yw Llywodraeth Cymru yn cydnabod y disgrifiad ym Mhapur Gwyn Llywodraeth flaenorol y DU (“Legislating for the UK's withdrawal from the European Union”) o'r cyfrifoldeb y mae i'w weld yn priodoli'n llwyr i Lywodraeth y DU o ran datblygu fframweithiau polisi'r UE. Llywodraeth y DU sydd fel arfer yn cynrychioli'r DU yng nghyfarfodydd Cyngor Gweinidogion Ewrop, ond wrth wneud hynny, rhaid iddi gynrychioli polisi'r Deyrnas Unedig gyfan yn hytrach na pholisi Llywodraeth y DU yn unig.

Ers dechrau datganoli, mae Llywodraeth Cymru wedi gallu dylanwadu'n briodol yn uniongyrchol ym Mrwsel, drwy ein trefniadau cydweithio â Llywodraeth y DU. Yn gyffredinol iawn, mae Gweinidogion Cymru wedi gweld yr arferion cydweithio ar draws y DU ar fusnes yr UE yn gadarnhaol fel ffordd o ymestyn a diogelu buddiant Cymru ar lefel yr UE – gan weithio drwy'r DU fel yr Aelod-wladwriaeth y mae Cymru'n rhan ohoni. Bydd angen trefniadau cwbl newydd ar gyfer delio â'r materion hyn wrth ymadael â'r UE.

Rydym yn dweud yn glir na ddylai ymadael â'r UE arwain at "ailwladoli ac ailddosbarthu" swyddogaethau'r llywodraeth o fewn y DU. Bydd y pwerau yn aros lle cawsant eu rhoi o ganlyniad i ddeddfwriaeth seneddol ers 1999, ond ni fydd y rhain bellach yn cael eu harfer yn unol â rhwymedigaethau'r UE. Dyna'r sefyllfa o dan y ddeddfwriaeth ddatganoli, a'r unig ffordd o newid y sefyllfa honno, fel y nodwyd yn nyfarniad Miller¹, fyddai drwy ddeddfwriaeth sylfaenol newydd yn San Steffan – credwn nad oes angen gwneud hynny, ac y byddai'n tansellio datganoli.

Mae Llywodraeth Cymru'n gwrthwynebu'n gryf unrhyw awgrym

(isod) Prif fynedfa'r Goruchaf Lys, Llundain

mai Whitehall a San Steffan yn unig fydd yn gyfrifol am unrhyw fframwaith polisi ar draws y DU gyfan a fydd yn ofynnol ar ôl i'r DU ymadael â'r UE.

Rhaid i bwerau sydd eisoes wedi'u datganoli barhau wedi'u datganoli ac mae gan Gymru fuddiant gwirioneddol mewn ystod o feysydd polisi a gedwir yn ôl a fydd yn effeithio arnom ni. Mae Llywodraeth Cymru yn disgwyl parhau, o fewn cwmpas ein pwerau, i gyfrannu at ddatblygu fframweithiau polisi lle bo'u hangen, fel y mae wedi gwneud yn y gorffennol: amlinellir ein cynigion ar hyn ym mhennod 6.

Aelodaeth o'r UE a'r setliadau datganoli

Rydym hefyd yn gwrthod y safbwynt a nodir ym Mhapur Gwyn Llywodraeth y DU y sonnir amdano uchod, bod y setliadau datganoli presennol yn seiliedig ar aelodaeth barhaus y DU o'r UE. Fel y nodwyd gan y Goruchaf Lys yn achos Miller:

"When enacting the EU constraints in the Northern Ireland Act and the other devolution Acts, Parliament proceeded on the assumption that the United Kingdom would be a member of the European Union....But, in imposing the EU constraints and empowering the devolved institutions to observe and implement EU law, the devolution legislation did not go further and require the United Kingdom to remain a member of the European Union...."



5 Deddfu ar gyfer ymadael â'r UE: sicrhau parhad gan barchu datganoli

Uchelgais Llywodraeth Cymru yw i'r Bil Diddymu Mawr, neu unrhyw ddeddfwriaeth gyfatebol sy'n cael ei chyflwyno gan Lywodraeth y DU, gael ei lunio mewn ffordd sy'n ymgorffori cyfraith yr UE i gyfraith y DU pan fyddwn yn ymadael â'r UE, gan barchu ac ystyried datganoli. Credwn fod modd cyflawni hyn mewn ffordd syml ac mae Llywodraeth Cymru yn barod i weithio gyda Llywodraeth y DU i helpu i gwmpasu'r ddeddfwriaeth yn briodol.

Roedd Papur Gwyn Llywodraeth y DU ("Legislating for the United Kingdom's withdrawal from the European Union") yn nodi bwriad i atgynhyrchu fframweithiau presennol yr UE mewn cyfraith ddomestig. Awgrymodd y dylai trafodaethau dwys gael eu cynnal â'r gweinyddiaethau datganoledig i nodi lle bo angen cadw fframweithiau cyffredin yn y dyfodol, beth ddylai'r rhain fod a lle nad oes angen fframweithiau cyffredin ar gyfer y DU gyfan. Wrth i'r trafodaethau hyn gael eu cynnal â gweinyddiaethau datganoledig, dywed y bydd Llywodraeth y DU yn ceisio newid cyn lleied â phosib i'r fframweithiau hyn.

Er ein bod yn croesawu trafodaeth â Llywodraeth y DU ar feysydd o fuddiant cyffredin, rydym yn gwrthwynebu cyfyngiadau newydd ac ychwanegol ar ein cymhwysedd deddfwriaethol datganoledig. Ymysg y dadleuon yng Nghymru dros ymadael â'r UE roedd y cyfle i "ddianc" rhag cyfyngiadau polisi'r UE: byddai cyfnewid cyfyngiadau'r UE am fersiwn yn y DU sy'n gwneud yr un peth

yn gadael Cymru yn yr unfan o ran datganoli – a gellir dadlau y byddai'n sefyllfa waeth, oherwydd wrth ddelio â'r UE roeddem yn sicr o gael llais wrth ffurfio safbwynt cyffredin y DU.

O gychwyn y ddadl am ein dyfodol ar y cyd y tu allan i'r UE, mae Llywodraeth Cymru wedi cydnabod bod angen datblygu fframweithiau ar lefel y DU. Mae'n bwysig iawn peidio creu unrhyw rwystrau newydd rhag symud nwyddau a gwasanaethau'n rhydd o fewn y DU wrth ymadael â'r UE. Dylid datblygu fframweithiau ar lefel y DU ar unwaith yn seiliedig ar negodiadau a chytundeb ymysg pedair gweinyddiaeth y DU.

Er hyn, ac ar wahân i ymadael â'r UE, mae rhai meysydd pwysig lle mae materion datganoledig a materion heb eu datganoli yn dibynnu ar ei gilydd. Er enghraifft, mae newidiadau arfaethedig Llywodraeth y DU i fudd-daliadau nawdd cymdeithasol, ac i addysg uwch, wedi arwain at sgil effeithiau sylweddol i Lywodraeth Cymru nad yw'r systemau rhynglywodraethol presennol wedi mynd i'r afael â nhw'n ddigonol. Yn fwyaf diweddar, mae cynlluniau Llywodraeth y DU i ddiwygio carchardai a chyfiawnder ieuencid yn mynd i effeithio'n helaeth ar wasanaethau datganoledig, ac ar hyn o bryd nid oes gennym unrhyw systemau i fynd i'r afael â hyn. Mae nifer o enghreifftiau eraill. Yn fyr, nid yw'r systemau rhynglywodraethol presennol yn addas at y diben mwyach: rydym yn amlinellu ein cynigion ar gyfer newid ym mhennod 7

Bydd ymadael â'r UE yn cynyddu'r meysydd hyn o gymhwysedd rhyng-gysylltiedig yn sylweddol. Bydd yn gwneud hynny mewn perthynas â:

- materion datganoledig lle bydd angen negodi a chytuno ar ffyrdd cyffredin o fynd ati ar draws y DU;
- materion heb eu datganoli a fydd yn effeithio'n sylweddol ar wasanaethau a chyllidebau datganoledig, neu ar Gymru yn fwy cyffredinol.

I fynd i'r afael â'r materion hyn o gymhwysedd rhyng-gysylltiedig, mae Llywodraeth Cymru yn annog cydweithrediad dwys a chynaliadwy rhwng y gweinyddiaethau datganoledig a Llywodraeth y DU ar ôl ymadael â'r UE. Rydym yn credu bod y traddodiadau o gydweithio sydd wedi datblygu dros y blynyddoedd o fod yn aelod o'r UE yn darparu corff defnyddiol o brofiad ar gyfer meddwl yn rhynglywodraethol ac yn fan cychwyn defnyddiol ar gyfer gwaith pellach. Credwn nad oes modd i'r DU ymadael â'r UE ac yna parhau gyda'r trefniadau llywodraethu presennol fel pe na bai dim wedi digwydd. Rydym yn credu y byddai ymagwedd o'r fath, neu agenda sy'n canoli, yn bygwth yr Undeb dros y tymor hwy. Rydym hefyd yn credu y bydd ymateb ystyrion a hyblyg i'n trefniadau llywodraethu ar ôl ymadael â'r UE yn helpu i uno ein pedair gwlad yn agosach.

Cydweithredu a chydweithio rhwng y gweinyddiaethau datganoledig a Llywodraeth y DU yn amlwg yw'r ffordd orau o lunio deddfwriaeth ar gyfer ymadael â'r UE ac ar gyfer y tymor hwy

wrth inni lywio dyfodol newydd ar gyfer y Deyrnas Unedig: yn wir, yn arbennig o ystyried canlyniad yr Etholiad Cyffredinol, byddai unrhyw ffordd arall o weithredu'n amhriodol yn gyfansoddiadol, ac yn ein hatgoffa o'r 1980au.

Gobeithiwn y bydd Llywodraeth y DU yn cydnabod hyn drwy:

- Ymgynghori'n llawn gyda Llywodraeth Cymru a'r sefydliadau datganoledig eraill ar egwyddorion a manylion y Bil Diddymu Mawr neu ddeddfwriaeth gyfatebol;
- Cytuno bod confensiwn Sewel yn berthnasol a bod rhaid ceisio Cynnig Cydsyniad Deddfwriaethol gan y Cynulliad Cenedlaethol;

- Cael gwared ag unrhyw fygythiad o gyflwyno cyfyngiadau newydd ar gymhwysedd y Cynulliad Cenedlaethol neu Lywodraeth Cymru.

Os na fydd yn gwneud hynny, bydd rhaid i Lywodraeth Cymru ystyried yr opsiynau eraill sydd ar gael i amddiffyn ein buddiannau datganoledig, gan gynnwys yr opsiwn o gyflwyno deddfwriaeth ein hunain i ddiogelu hawliau'r Cynulliad Cenedlaethol a Gweinidogion Cymru mewn perthynas â chyfraith sy'n deillio o'r UE mewn meysydd lle mae'r cymhwysedd wedi'i ddatganoli.

Byddai dwy ochr i'n hamcanion wrth wneud hynny. Yn gyntaf, diogelu'r setliad datganoli a'r pwerau y mae pobl Cymru wedi

pleidleisio'n gyson drostynt ers nifer o flynyddoedd. Yn ail, cynnal y mesurau amddiffyn cymdeithasol ac amgylcheddol a enillwyd drwy'r UE ar gyfer y tymor hir. Ni ddylai ymadael â'r UE roi rhwydd hynt i lacio'r mesurau amddiffyn amgylcheddol, ymysg eraill, na chaniatáu camfanteisio ar weithwyr. Os na allwn fod yn hyderus y bydd Llywodraeth y DU yn gweithio'n deg gyda ni i sicrhau'r canlyniadau hyn, bydd rhaid i ni ddilyn trywydd arall.

Mae'r penodau canlynol yn amlinellu sut y credwn y gallai trefniadau cydweithredol weithio'n ymarferol, drwy drefniadau rhynglywodraethol newydd a systemau newydd i'w cyflawni.



Tudalen y pecyn 37

6 Cydlywodraethu gweithredol: ffordd newydd o arfer pwerau mewn Teyrnas Unedig y tu allan i'r UE

Mae'r bennod hon yn cynnig bod angen inni symud i ffwrdd o'n ffordd ddeuaidd bresennol (datganoledig neu heb ddatganoli) o ymdrin â chymhwysedd, i ffordd sy'n cydnabod realiti cymwyseddau rhyng-gysylltiedig. Ni fydd hyn yn newid yr angen am eglurder ynghylch lle mae'r pwerau'n gorwedd, ond bydd yn cyflwyno ffordd fwy soffistigedig o arfer y pwerau hynny er mwyn llywodraethu'n well a chyflawni'n well i ddinasyddion.

Fel y trafodwyd uchod, mae llawer o'r pwerau sydd wedi'u datganoli i'r Cynulliad Cenedlaethol a Llywodraeth Cymru ar hyn o bryd yn cael eu harfer o fewn fframwaith rheoliadau'r UE. Mae'r pwerau'n cynnwys amaethyddiaeth, pysgodfeydd a diogelu'r amgylchedd. Cafodd y pwerau hyn eu datganoli drwy ddeddfwriaeth gan Senedd y DU yn seiliedig ar gymeradwyaeth bendant pobl Cymru mewn dau refferendwm (1997 a 2011). Mae Deddf Cymru 2017 yn rhoi datganoli yng Nghymru o fewn model "cadw pwerau" yn debyg iawn i setliad yr Alban.

Golyga hyn bod y materion a gedwir yn rhan o gymhwysedd deddfwriaethol Senedd y DU wedi'u rhestru'n benodol; mae cymhwysedd y materion nad ydynt ar y rhestr wedi datganoli. Un o fanteision y model hwn yw ei fod yn fwy eglur ynghylch y pwerau a gedwir yn ôl a'r rhai na chânt eu cadw yn ôl.

Pan fydd y DU yn ymadael â'r UE, bydd y pwerau datganoledig hynny sydd ar hyn o bryd yn cael eu harfer o fewn cyd-destun

yr UE yn parhau i fod gan y gweinyddiaethau datganoledig yng Nghymru, oni bai bod deddfwriaeth gan Senedd y DU yn nodi i'r gwrthwyneb. O'n safbwynt ni, byddai unrhyw ganlyniad arall yn gofyn am ddeddfwriaeth Senedd y DU i wrthdroi'r setliad datganoli presennol. Byddai dilyn trywydd o'r fath yn mynd yn hollol groes i'r dewis a fynegwyd yn glir gan bobl Cymru a byddai Llywodraeth Cymru yn ei wrthwynebu'n gryf. Rydym o'r farn y byddai dilyn y trywydd hwn yn gwanhau ymddiriedaeth ac yn tanseilio'r Undeb.

Fframweithiau rheoleiddio a pholisi presennol yr UE

O dan y trefniadau presennol, mae'r UE yn sicrhau cysondeb polisi ac arfer cyffredin, gyda fframweithiau y cytunwyd arnynt, yny meysydd lle ceir cymhwysedd. Er mwyn mynd i'r afael â goblygiadau cael gwared ar y fframweithiau hyn, ac i ddeall pa agweddau y gallai fod eu hangen ar draws y DU gyfan, mae'n bwysig gwerthfawrogi ehangder a chwmpas fframweithiau rheoleiddio a pholisi presennol yr UE. Ceir crynodeb o'r rhain ym Mluch 1.

Mae'r fframweithiau hyn hefyd yn sicrhau cysondeb o fewn y DU lle gallai dewisiadau polisi'r pedair gweinyddiaeth fel arall herio marchnad fewnol y DU rhag gweithredu'n esmwyth.

Yn ogystal â hynny, bydd ystod o bwerau o'r tu allan i'n cymhwysedd datganoledig sydd ar hyn o bryd yn cael eu harfer

gan yr UE yn unig, neu gan yr UE a'r Aelod-wladwriaethau ar y cyd, yn debyg o ddychwelyd i Lywodraeth y DU ar ôl Brexit. Bydd gan Lywodraeth Cymru bolisi gweithredol a buddiant ymarferol yn llawer o'r rhain, gan gynnwys polisiau cystadleuaeth, mudo, masnachu a rheoliadau Cymorth Gwladwriaethol.

Blwch 1: Elfennau Fframweithiau'r UE

Ym mhob fframwaith rheoleiddio, ceir darlun cymhleth o ddeddfwriaeth ryngwladol, yr UE a domestig. Yn ogystal â hynny, mae trefniadau llywodraethu, gweinyddu a chyllido yn gweithredu ar lefel yr UE ac ar lefel ddomestig i gefnogi fframweithiau'r UE i weithredu.

Felly, gall fframwaith yr UE gynnwys rhai o'r canlynol, neu bob un ohonynt:

- Cyfeiriad polisi strategol cyffredinol a ddatblygwyd ac a osodwyd ar lefel yr UE.
- Fframwaith deddfwriaethol, sy'n gosod y cyfeiriad polisi mewn deddf, gan gynnwys Cytuniadau, Cyfarwyddbau a Rheoliadau'r UE y mae rhai ohonynt yn berthnasol yn uniongyrchol.
- Mae'r fframwaith deddfwriaethol hefyd yn trosi rhwymedigaethau rhyngwladol (lle maent yn bodoli) i fframwaith cyffredin yr UE sydd yna'n cael ei deilwra a'i weithredu ar lefel ddomestig.

- Deddfwriaeth ddomestig fel sy'n ofynnol i ddeddfu gofynion yr UE mewn cyfraith ddomestig.
- Trefniadau gweinyddol gan gynnwys er enghraifft rhai mewn perthynas â chofrestru, arolygu, labelu, trwyddedu, cwtâu, gofynion allforio a chynlluniau rheoli.
- Systemau gorfodi.
- Cymorth i ymchwil sy'n tanategu datblygiad polisi.
- Cymorth ariannol megis cronfeydd strwythurol, a rheolau cystadleuaeth megis y rhai yn ymwneud â Chymorth Gwladwriaethol.
- Mesurau llywodraethu sydd ar waith yn y DU fel Aelod-wladwriaeth i oruchwyllo cyfraniad y DU i lunio a darparu fframweithiau'r UE, gan gynnwys asiantaethau a chyrrff cyflenwi a fforymau gwneud penderfyniadau ac ati.

Yn rhai o'r meysydd hyn, mae'n bosib iawn y bydd yn rhaid i'r DU barhau i fynd i'r un cyfeiriad rheoleiddiol â'r UE hyd yn oed ar ôl Brexit, er mwyn gwireddu'n prif amcan o ran ein perthynas yn y dyfodol gyda'r UE, sef sicrhau mynediad llawn a dirwystr at y Farchnad Sengl.

Ond mewn meysydd eraill, bydd ymadawiad y DU â'r UE yn siwr o godi'r cwestiwn canlynol: sut fedrwn ni sicrhau cysondeb polisi ac arferion ledled y DU i ddiogelu ein marchnad fewnol heb danseilio datganoli?

Mae Papur Gwyn Llywodraeth flaenorol y DU 'Legislating for the United Kingdom's Withdrawal from the European Union' yn datgan ar dudalen 27:

“pan fydd y DU yn ymadael â'r UE, bydd y pwerau y mae'r UE yn eu harfer ar hyn o bryd mewn perthynas â'r fframweithiau cyffredin yn dychwelyd i'r DU, gan ganiatáu i'r rheolau hyn gael eu gosod yma yn y DU gan gynrychiolwyr a etholwyd yn ddemocrataidd.”

Rydym yn cytuno â hyn: ond rydym o'r farn mai cynrychiolwyr a etholwyd yn ddemocrataidd yng Nghaerdydd, Caeredin a Belfast, yn ogystal â'r rheini yn Llundain, sydd angen gosod y rheolau hyn mewn meysydd sydd wedi'u datganoli.

O ran materion sydd wedi'u datganoli, ac yn ôl yr angen, mae Llywodraeth Cymru yn credu y dylai unrhyw fframweithiau ar draws y DU y mae'n rhaid cadw atynt gael eu llunio a'u cytuno gan y pedair gweinyddiaeth: Cymru, yr Alban, Gogledd Iwerddon a Llywodraeth y DU yn cynrychioli buddiant Lloegr a buddiant yr Undeb ehangach ar wahân, os oes angen. Mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod yr angen am fframweithiau o'r fath ac mae'n barod i dderbyn y ddyletswydd i ddod i gytundeb sydd o fudd i bawb ac yn ddrwg i neb. Yr hyn na fyddem yn gallu ei dderbyn, a'r hyn fyddai'n bygwth rhwygo'r Undeb, yw pe bai Llywodraeth y DU yn ceisio cymryd pwerau ei hun a cheisio gorfodi drwy ddiectad canolog yr hyn y gellid

ac y dylid ei gyflawni drwy negodi, buddiant ar y cyd a chytundeb.

O ran y materion heb eu datganoli a grybwyllir uchod, bydd gan Lywodraeth Cymru, yn naturiol, fuddiant gweithredol yn y rhain. Yn yr un modd ag y dylid cynnal trafodaethau ledled y DU gyfan ar rai polisïau datganoledig, rydym hefyd yn dadlau dros drafodaethau a chytundeb gan y DU gyfan mewn rhai agweddau ar bolisïau heb eu datganoli. Credwn fod hyn yn angenrheidiol i sicrhau bod gan bolisïau hygrededd ym mhob rhan o'r DU, ac i sicrhau bod integreiddio priodol yn digwydd yn ôl yr angen rhwng polisïau datganoledig a heb eu datganoli.

Pennu'r achos ar gyfer fframweithiau cydlywodraethu ar lefel y DU

Wrth inni gynllunio ar gyfer ymadawiad y DU â'r UE, bydd yn hanfodol i Lywodraeth y DU a'r gweinyddiaethau datganoledig gytuno lle bydd angen dulliau cydlywodraethu.

Rydym yn cynnig y dylid mynd i'r afael â hyn ar sail subsidiaredd a phan bennir bod angen cydlywodraethu, y dylid ystyried y cwmpas a'r systemau gofynnol ym mhob achos. Fel y gwelir ym Mluch 1, mae amrywiaeth eang o opsiynau a systemau rheoleiddio i'w hystyried, gan gynnwys: strwythurau llywodraethu, cyrff gwneud penderfyniadau a throsolwg gweithredol.

Lle cytunir bod angen fframweithiau cydlywodraethu, ni fydd hyn o reidrwydd yn golygu sicrhau unffurfiaeth polisi. Mewn rhai achosion, gall fframweithiau hyrwyddo cydgyfeirio a nodi dull penodol i'r holl weinyddiaethau ei ddilyn – er enghraifft, wrth ddelio â bygythiadau amgylcheddol penodol. Mewn achosion eraill, gall fframweithiau gyfyngu



(uchod) Cronfa Ddŵr Llyn Clywedog

ar wahaniaethau ond gan barhau i adael lle i symud i weinyddiaethau unigol er mwyn addasu i amgylchiadau lleol – er enghraifft, yn yr un modd â'r Polisi Amaethyddol Cyffredin (casgliad a gymeradwywyd ar gyfer cyfraith ddomestig y DU gan y Llys Apêl yn 'achos Horvath'²). Mae'n werth nodi, fel enghraifft, bod safonau amgylcheddol o dan Gyfarwydddebau'r UE yn caniatáu i'r gweinyddiaethau fod yn wahanol ar hyn o bryd, felly ni ddylid rhagdybio y bydd cydgyfeiriant o dan fframweithiau'r DU yn y dyfodol, ac eithrio lle bo hyn yn angenrheidiol i sicrhau canlyniad polisi cyffredin y cytunwyd arno.

Felly lle nad yw cydgyfeirio rheoleiddol yn ofynnol ar gyfer ein perthnas yn y dyfodol gyda'r UE, rydym yn cynnig cyfuno sofraniaeth y gweinyddiaethau datganoledig a Llywodraeth y DU, a chefnogi hyn â system o gydlywodraethu er mwyn rheoleiddio agweddau ar farchnad fewnol y DU. Nid mater

o ddefnyddio fframweithiau'r UE ar lefel y DU yn unig ddylai hyn fod: bydd angen ystyried o'r newydd yr achos dros gadw fframweithiau polisi presennol yr UE ar waith yma yng nghydestun y DU.

Nid yw rhai o fframweithiau presennol yr UE, er enghraifft y rheini a grëwyd gan y Gyfarwydddeb Adar neu'r Gyfarwydddeb Dyfroedd Ymdrochi, yn cael eu hysgogi yn y lle cyntaf gan ystyriaethau o'r farchnad fewnol, ac efallai nad oes angen cadw cyfundrefn i'r DU gyfan ar gyfer y rhain. Nid yw hyn yn golygu y dylid tynnu yn ôl yr amddiffyniadau a gyflawnwyd drwy Gyfarwydddebau o'r fath; y pwynt yw mai'r llywodraethau cyfrifol ym mhob rhan o'r DU ddylai gael y rhyddid i benderfynu ar hynny.

Meini prawf ar gyfer fframweithiau cydlywodraethu

Bydd angen cytuno ar feini prawf clir, gan ystyried yr egwyddor o sybsidiaredd, ar gyfer nodi

lle bydd angen dulliau gweithredu ar gyfer y DU gyfan a strwythurau gwneud penderfyniadau. Gallai meini prawf o'r fath gynnwys:

a. Mesurau sy'n cefnogi marchnad fewnol gwbl weithredol yn y DU

Gallai'r rhain gynnwys: safonau gofynnol cyffredin sy'n galluogi i nwyddau gael eu masnachu yn y DU a thramor; rheolau ar Cymorth Gwladwriaethol/cymorth i fusnesau (yn ddarostyngedig i amrywiadau rhanbarthol neu eithriadau); a gofynion amgylcheddol ar ddiwydiannau cynhyrchu – i'r graddau na chaiff y rhain eu pennu ymlaen llaw gan ein perthynas yn y dyfodol â'r UE neu rwymedigaethau rhyngwladol eraill.

b. Materion lle bo meysydd polisi datganoledig a heb eu datganoli yn dibynnu'n uniongyrchol ar ei gilydd

Y tu allan i'r UE, byddai gan Lywodraeth Cymru fuddiant mwy uniongyrchol mewn negodiadau masnach, yn enwedig gan ystyried y byddai'r rhain yn effeithio ar agweddau allweddol o'r polisi a'r cyd-destun rheoleiddio ar gyfer materion datganoledig

Tudalen y pecyn 40

megis dur, amaethyddiaeth neu bysgodfeydd. Ar hyn o bryd, mae gan Lywodraeth Cymru'r cyfle i weithio gyda Llywodraeth y DU i ddylanwadu ar fandadau negodi'r UE ar gytundebau masnach rydd newydd i sicrhau bod buddiannau Cymru'n cael eu hamddiffyn. Byddai'n wrthnysig pe byddai gennym lai o gyfleoedd yn dilyn Brexit i sicrhau nad yw polisi masnach yn effeithio'n andwyol ar feysydd polisi datganoledig. Ein prif nod ar gyfer y cyfnod negodi yw cadw mynediad llawn a di-rwystr i'r Farchnad Sengl ac nid ydym wedi'n hargyhoeddi eto gan ddadleuon Llywodraeth y DU dros adael yr Undeb Tollau. Ond pe bai hyn yn digwydd, mae angen inni gael trefniadau cyfansoddiadol priodol er mwyn sicrhau y caiff ein buddiannau eu hamddiffyn.

c. Cydweithio trawsffiniol

Mae llawer o faterion yn rhai trawsffiniol eu natur lle mae gweithgarwch mewn un wlad yn cael effaith ganlyniadol mewn gwlad arall.

d. Trefniadau gweinyddu ar y cyd

Mewn rhai achosion, trefniadau gweinyddu ar y cyd fydd y ffordd fwyaf effeithlon a chosteffeithiol o barhau i ddarparu gwasanaethau ar ôl ymadael â'r UE.

e. Cydymffurfio â safonau rhyngwladol

Er enghraifft cydweithio rhwng gweinyddiaethau rheoli i sicrhau bod y DU yn cyflawni rhwymedigaethau rhyngwladol.

Enghraifft o gydweithio rhynglywodraethol a chydlywodraethu: iechyd a lles anifeiliaid

Rydym yn dadlau ei bod yn hanfodol ac yn bosibl cyflawni model newydd o gydlywodraethu.

Mae'r trefniadau presennol ar gyfer amddiffyn iechyd a lles anifeiliaid ym mhedair gweinyddiaeth y DU yn dangos yr hyn y mae modd ei gyflawni drwy rannu'r un pwrpas a chydweithio ar sail tystiolaeth, fel yr amlinellir ym Mlwch 2. Fel cynnig cyffredinol, nid ydym yn credu y byddai o fudd cyffredinol i ddatblygu pedair cyfundrefn unigol ac anghydnaws ar gyfer iechyd anifeiliaid ym mhedair gwlad y DU. Byddai canlyniad o'r fath yn cymhlethu'r gwaith o symud da byw a chynnyrch yn fasnachol, ac yn ychwanegu cost ddiangen – canlyniad na fyddai o fudd i neb. Yn syml, bydd angen datblygu a chynnal cyfres o gytundebau fframwaith y mae'n rhaid cadw atynt ar draws y DU drwy negodi.

Mae iechyd a lles anifeiliaid yn fater sydd wedi'i ddatganoli'n llawn ac mae pob gweinyddiaeth yn gosod ei blaenoriaethau polisi ei hun o fewn rheoliadau'r UE. Mae Prif Swyddogion Milfeddygol y pedair gweinyddiaeth yn cydweithio'n agos i sicrhau bod modd ymateb i fygythiadau iechyd a lles anifeiliaid ar sail tystiolaeth, a'u bod yn dilyn yr un trywydd cyhyd â phosibl.

Mae Blwch 2 yn enghraifft o gydweithio rhynglywodraethol mewn maes o broffil uchel sy'n symud yn gyflym, gan alluogi'r DU i ddiwallu ei rhwymedigaethau rhyngwladol, a chefnogi masnach a lles anifeiliaid.

Dyma'r math o ddull fydd ei angen fel sylfaen i fframweithiau rhynglywodraethol newydd y DU fel y trafodwyd uchod. Er mwyn goruchwyllo'r rhain, ac er mwyn sicrhau'r atebolrwydd democrataidd angenrheidiol, bydd angen strwythurau llywodraethu rhynglywodraethol newydd dan arweiniad Gweinidogion, fel yr amlinellir ym mhennod 7.

Tudalen y pecyn 41

Blwch 2: Cydweithio rhynglywodraethol: iechyd a lles anifeiliaid

- Cyfres y cytunwyd arni o egwyddorion cyffredinol sy'n cwmpasu strategaeth pob gweinyddiaeth
- Polisiâu sy'n cydnabod materion trawsffiniol a'u gweithredu ar y cyd ac yn ystyrlon
- Grŵp Da Byw a Gorfodi Lles Prydain yn cynnwys cynrychiolwyr o 3 o'r gweinyddiaethau, yr Asiantaeth Safonau Bwyd, Food Standards Scotland a'r Asiantaeth Iechyd Anifeiliaid a Phlanhigion ac mae'n cyfarfod bob chwarter i rannu gwybodaeth a datblygu cynigion a dulliau cyfathrebu cyson
- Pedair gweinyddiaeth y DU i gydweithio er mwyn gweithredu mewn ffordd gyson â'i gilydd, ar sail tystiolaeth, mewn ymateb i glefydau difrifol mewn anifeiliaid drwy gytuno ar gynllun wrth gefn ar draws y DU
- Strategaethau rheoli clefydau i osod mesurau cyson sy'n ategu ei gilydd ar gyfer rheoli achosion o heintiau ym mhob rhan o'r DU
- Mae'r cynlluniau a'r strategaethau hyn wedi'u seilio ar drefniadau gwaith ar y cyd, gan gynnwys cyfarfodydd misol y Prif Swyddogion Milfeddygol;
- Gyda'i gilydd, mae'r trefniadau hyn yn bodloni rhwymedigaethau cyfreithiol y DU i'r UE a'r OIE (Sefydliad Iechyd Anifeiliaid y Byd).

7 Cysylltiadau rhynglywodraethol: sut y mae pethau'n gweithio a sut y dylent newid

Mae pawb yn cytuno bod ymadael â'r UE yn gam enfawr a fydd yn newid y ffordd rydyn ni'n cael ein llywodraethu yn sylfaenol. Nid oes modd amgyffred newid mor sylweddol heb newidiadau pellgyrhaeddol i'r ffordd y mae'r pedair llywodraeth o fewn y DU yn gweithio gyda'i gilydd. Rhaid cael meddwl clir a digon o ddychymyg.

Sut mae pethau'n gweithio nawr

Cynhelir trafodaethau ffurfiol rhwng gweinyddiaethau datganoledig a Llywodraeth y DU drwy'r Cydbwyllgorau Gweinidogion. Mae strwythur y Cydbwyllgorau hyn wedi'i amlinellu yn y Memorandwm Cydddealltwriaeth rhwng Llywodraeth y DU a'r gweinyddiaethau datganoledig a gytunwyd yn wreiddiol yn 1999, gyda fersiwn ddiwygiedig yn cael ei chyflwyno i Senedd y DU, Senedd yr Alban, Cynulliad Cenedlaethol Cymru a Chynulliad Gogledd Iwerddon ym mis Hydref 2013. Mae'r memorandwm hwn yn cynnwys concordatiau ar nifer o faterion gan gynnwys cyd-drefnu materion yr UE.

Mae'r cydbwyllgorau hyn ar eu hamrywiol ffurfiau yn dod â Gweinidogion y pedair gweinyddiaeth ynghyd i drafod polisi mewn meysydd lle mae buddiant cyffredin ar draws y DU. Cyfarfod y Prif Weinidogion yw Cyfarfod Llawn y Cydbwyllgor Gweinidogion. Yn draddodiadol, roedd y pwyllgor hwn yn cyfarfod unwaith y flwyddyn yn Llundain yn unig, ond ym mis Ionawr 2017 cafwyd cyfarfod yn Neuadd y Ddinas, Caerdydd am y tro cyntaf. Sefydlwyd y Cydbwyllgor Gweinidogion ar Negodiadau'r

UE yn dilyn y refferendwm fel y prif fforwm Gweinidogol ar gyfer negodiadau ymadael â'r UE. Y Cydbwyllgor Gweinidogion ar Ewrop yw'r corff sy'n parhau i ddatblygu safbwyntiau'r DU ar fusnes yr UE (gyda chyfranogaeth lawn y gweinyddiaethau datganoledig mewn perthynas â materion datganoledig) ac fe fydd yn parhau i fod yn weithredol nes y byddwn yn ymadael â'r UE.

Mae'r Cyngor Prydeinig-Gwyddelig hefyd yn darparu fforwm pwysig i drafodaethau ynghylch ymadawiad y DU â'r UE a chredwn y dylai pwysigrwydd y Cyngor hwn ddatblygu dros amser.

Beth sydd angen newid

Mae ymadael â'r UE yn codi cwestiynau sylfaenol am rôl y Cydbwyllgor Gweinidogion a'i drefniadau gweithio. Rydym o'r farn nad ydynt yn ddigonol ar gyfer yr heriau newydd a wynebwn fel y trafodwyd uchod. Mae'r Cydbwyllgor Gweinidogion yn gorff ymgynghorol ac nid yw'n gwneud unrhyw benderfyniadau - gellid ei ddisgrifio'n negyddol, i bob pwrpas, fel 'siop siarad'. Yn y dyfodol, y tu allan i'r UE, bydd angen strwythur sy'n medru cynnal trafodaethau ar faterion o fuddiant cyffredin ar draws y DU, a dod i benderfyniadau y bydd yn rhaid cadw atynt. Hefyd rhaid cael cefnogaeth system i ddatrys anghydfodau.

Gwersi gan Lywodraethau effeithiol ar draws y Byd

Bydd angen i'r DU sefydlu ei threfniadau ei hun i gryfhau'r Undeb wrth i ni ymadael â'r UE, ond mae gwersi defnyddiol i'w dysgu gan wledydd eraill â

llywodraethau datganoledig. Mae llywodraethau ar draws y byd, fel yn Awstralia, Awstria, Canada a'r Almaen eisoes yn defnyddio strwythurau ffurfiol i sicrhau cysondeb a chydweithio rhwng gwahanol lefelau llywodraeth. Wrth ddatblygu model addas ar gyfer ein hamgylchiadau ein hunain, dylai'r Deyrnas Unedig fod yn barod i ddysgu o brofiadau manau eraill er mwyn sicrhau bod ein harweinyddiaeth wleidyddol yn addas i'r diben.

Arweinyddiaeth wleidyddol: Cyngor Gweinidogion y DU newydd

Rydym yn cynnig system Cyngor Gweinidogion y DU. Byddai'r cyngor hwn yn gweithredu ar hyd llinellau tebyg i Gyngor Gweinidogion yr UE, ond ar raddfa lawer llai. Yn ymarferol, byddai'r pedair gweinyddiaeth yn cyfarfod yn rheolaidd ar amrywiol ffurfiau i negodi rheolau a fframweithiau cyffredin lle cytunir bod angen cysondeb ar draws y DU, neu lle bo hynny'n fanteisiol. Bydd angen negodi er mwyn datblygu a chynnal cyfres o gytundebau fframwaith gorfodol ar draws y DU. Ni ddylai dulliau gweithredu cyffredin a gytunwyd ar gyfer trafodiadau rhydd ar draws y DU atal gweinyddiaethau unigol rhag datblygu polisiau ehangach eu hunain, ar ben y gofynion sy'n cael eu gosod gan y fframwaith, o fewn eu cymhwysedd eu hunain. Dylai'r Cyngor Gweinidogion newydd gael strwythur a rhaglen waith sy'n addas ar gyfer negodi a gweithredu cytundebau o'r fath. Byddai'n ddefnyddiol edrych ar yr achos dros roi sylfaen statudol i'r Cyngor Gweinidogion yn y cyd-destun hwn.

Sut y dylid gwneud penderfyniadau

Byddai Cyngor Gweinidogion y DU yn cynnwys pedair gweinyddiaeth: Cymru, yr Alban a Gogledd Iwerddon fel gweinyddiaethau datganoledig, a Llywodraeth y DU yn cynrychioli'r DU a Lloegr. Pe bai penderfyniadau'n cael eu seilio ar y gyfran o'r boblogaeth yn unig, Llywodraeth y DU fyddai'n cael ei ffordd ei hun yn barhaus, gan danseilio'r egwyddor ddemocrataidd, gydweithredol. Yn yr un modd, pe bai modd i'r tair gweinyddiaeth ddatganoledig bleidleisio gyda'i gilydd i drechu Llywodraeth y DU, byddai hyn hefyd yn arwain at ganlyniadau annemocrataidd. (Mae'n werth nodi, fodd bynnag, na ddylid rhagdybio bod buddiannau'r gweinyddiaethau datganoledig yr un fath o reidrwydd: wrth edrych ar fanylion polisiâu, yn aml mae'r gweinyddiaethau datganoledig yr un mor debygol o gytuno neu anghytuno â'i gilydd ag yr ydynt gyda Llywodraeth y DU).

Penderfyniadau drwy gonsensws fyddai'r dewis cyntaf bob tro ac, yn gyffredinol, dyma'r canlyniad y byddem yn disgwyl ei weld amlaf. Lle nad yw'n bosibl cyrraedd consensws, rydym yn cynnig y dylai cytundeb rhwng y DU ac un o'r gweinyddiaethau datganoledig fod yn ddigon ar gyfer penderfyniadau cadarnhaol. Byddai hyn yn ffordd o sicrhau'r mwyafrif cymharol angenrheidiol i fod yn ddilys mewn gwladwriaeth o fwy nag un wlad, gan barchu dynameg cyfrannau'r boblogaeth ar yr un pryd.

Beth fydd yn digwydd os nad oes modd dod i gytundeb o gwbl drwy'r gweithdrefnau arferol? Rydym yn cydnabod bod angen trefniant wrth gefn fel rhan o'r gweithdrefnau cyffredinol, ac rydym yn barod i drafod hyn ymhellach. Mae methu â chytuno ar fater penodol yn awgrymu bod y negodiadau yn pallu. Dylai'r ymateb cyntaf i fethiant negodiadau fod yn gyfnod o gymrodeddu dan reolaeth annibynnol. Dylai'r pedair gweinyddiaeth drafod a chytuno ar y trefniadau ar gyfer hyn.

Gweithredu penderfyniadau a datrys anghydfodau

Ar ôl cytuno ar fframweithiau yn ymwneud â materion datganoledig, dylai'r cyfrifoldeb dros eu gweithredu orffwys gyda'r gweinyddiaethau datganoledig (gan gynnwys sicrhau'r cydsyniad priodol gan gyrff deddfwriaethol os oes angen) mewn perthynas â'u tiriogaethau, a gyda Llywodraeth y DU ar gyfer Lloegr.

Pan fo anghydfodau'n codi ynghylch gweithredu safonau a gytunwyd arnynt, bydd angen system ddyfarnu annibynnol. Gallai hyn ddigwydd yn y Goruchaf Lys (neu dan ei nawdd), neu gallai gynnwys sefydliad newydd yn y lle cyntaf.

Ysgrifenyddiaeth annibynnol newydd

Ar hyn o bryd, grŵp o swyddogion yn cydweithio â'i gilydd yw ysgrifenyddiaeth y Cyd-bwyllgor Gweinidogion, ond yn ymarferol mae'n rhan o'r tîm cyfansoddiadol ym mhob gweinyddiaeth. Nid yw'r strwythur hwn yn ddigon cadarn i reoli rhaglen waith fel sylfaen i gymwyseddau sy'n cael eu rhannu neu sy'n gysylltiedig â'i gilydd.

Byddai gwaith Cyngor Gweinidogion y DU yn cael ei reoli orau, yn ein barn ni, gan ysgrifenyddiaeth annibynnol â'r gwaith o gydlynu trefniadau er budd cyffredinol, yn debyg i strwythur presennol ysgrifenyddiaeth y Cyngor Prydeinig-Gwyddelig. Yn ymarferol, byddai'r personél ar secondiad o bob un o'r pedair gweinyddiaeth, ond yn gweithredu'n annibynnol o fuddiannau eu gweinyddiaethau 'cartref'. Byddai ysgrifenyddiaeth annibynnol – gyda'r pedair gweinyddiaeth yn rhannu perchnogaeth – yn darparu sylfaen gref i gefnogi'r dull llywodraethu ar y cyd y cynigiwyd gennym ym mhennod 6.

8 Llywodraethu'r Deyrnas Unedig yn y dyfodol: datblygu consensws ar gyfer yr hirdymor

Mae ymadael â'r UE yn newid cyfeiriad sylweddol i'r Deyrnas Unedig. Mae'n afrealistig, yn anymarferol ac, yn ein barn ni, yn gamgymeriad cymryd cam o'r maint hwn heb newid sylweddol yn ein ffordd o weithio yn y DU. Nid yw'n bosib parhau fel ag yr ydym.

Mae Llywodraeth Cymru'n cefnogi Teyrnas Unedig ddynamig a chynhwysol sy'n gweithio er lles pob rhan ohoni, heb roi neb dan anfantais. Credwn fod rhaid i bob rhan o'r DU barchu ei gilydd, a bod angen i ni sefyll gyda'n gilydd er lles pawb. Ein swyddogaeth ni, yn amlwg, yw hyrwyddo ac amddiffyn buddiannau Cymru, ac fe fyddwn yn gweithio'n ddiflino o hyd i sicrhau hynny. Fodd bynnag, rydym hefyd yn cydnabod bod rhaid i Undeb teg a llwyddiannus gydbwyso amrywiol fuddiannau, tiriogaethol a chymdeithasol, ar draws y DU yn gyfan.

Am y rhesymau hyn, credwn ei bod yn bryd galw Confensiwn ar ddyfodol y Deyrnas Unedig. Dylai ddod â'r gwahanol fuddiannau ar draws yr Undeb ynghyd gyda'r nod o gynnig opsiynau ar gyfer modelau llywodraethu cynaliadwy i'r DU yn y dyfodol, pan fydd yn gweithredu mewn amgylchedd fyd-eang a'r amodau wedi newid yn sylfaenol y tu allan i'r UE. Dylai'r cadeirydd fod yn ffigur annibynnol sy'n cael ei barchu, ac fe ddylai'r Confensiwn gymryd tystiolaeth gan Lywodraeth y DU, y gweinyddiaethau datganoledig, y Seneddau a'r Cynullidau Cenedlaethol, meiri etholedig a llywodraeth leol, busnesau a chymdeithas sifil.

Dylai'r Confensiwn ystyried yr amrywiol gwestiynau mawr a fydd yn wynebu'r DU pan fydd wedi ymadael â'r UE. Yn eu plith mae trefniadau cyfansoddiadol effeithiol ar gyfer Undeb o bedair cenedl, gan barchu hunaniaeth a dyheadau pob un ohonynt, a chynnal buddiant y cyfan ar yr un pryd. Mae'r DU, er gwaethaf nifer o heriau, yn enghraifft llwyddiannus o ddemocratiaeth aml-genedl, ond er mwyn parhau i fod felly rhaid newid ac addasu yn wyneb amgylchiadau newydd.

Credwn fod y model traddodiadol o sofraniaeth neilltuol Senedd San Steffan yn hen ffasiwn ac yn amhriodol ar gyfer Teyrnas Unedig fodern.

Yn hytrach, credwn fod "sofraniaeth gyfunol" yn ffordd well ymlaen. Mae sofraniaeth gyfunol yn cydnabod natur arbennig y DU fel undeb o bedair gwlad sy'n dod at ei gilydd, drwy gydsyniad democrataidd, i ffurfio democratiaeth aml-genedl fwyaf llwyddiannus y byd.

Yn y cyfnod hwn o ddatganoli, mae'n cydbwyso rhyddid pob gwlad i weithredu'n annibynnol gyda chytundeb i gydweithio mewn meysydd penodol o fuddiant cyffredin.

Mae sofraniaeth gyfunol yn cydnabod bod pobl Cymru, fel pobl yr Alban a Gogledd Iwerddon, wedi dewis datganoli fel ffordd o lywodraethu. Mae sofraniaeth gyfunol yn cynnig perthynas wahanol ymysg gwledydd yr Undeb ar sail parch cydradd o bob ochr ymysg y gweinyddiaethau.

9 Casgliad

Mae Llywodraeth Cymru'n gwybod bod rhai o'r syniadau sydd wedi'u cyflwyno yn y ddogfen hon o bosib i'w gweld yn heriol i nifer yn y DU. Byddai eu mabwysiadu yn golygu newid cyfansoddiadol sylweddol yn y DU, ac rydym yn llwyr sylweddoli hynny.

Ond yn ein barn ni, mae ymadawiad y DU â'r UE ynddo'i hun yn her wirioneddol i'r Deyrnas Unedig. Fel gweinyddiaeth sydd wedi ymrwymo i'r Undeb ac i ddatganoli, rydym yn ystyried y dylai pob opsiwn fod ar y bwrdd, er mwyn cynnal a meithrin undod ar gyfer y Deyrnas Unedig gan warantu amrywiaeth y gwledydd sy'n rhan ohoni.

Rydym am sicrhau'r egwyddor o hunanreolaeth yn ogystal â'r rheidrwydd i integreiddio. Rydym yn dweud yn glir y byddai gormod o bwyslais ar ganoli yn ymateb y DU i Brexit yn wrth-gynhyrchiol ac yn niweidiol, ac rydym yn pryderu bod Papur Gwyn Llywodraeth y DU yn gwyro i'r cyfeiriad hwnnw.

A oes modd i'r Undeb oroesi ymadael â'r UE yn y tymor canolig a'r tymor hir? Nid oes modd gwybod i sicrwydd.

Ers rhai blynyddoedd nawr (ac ymhell cyn refferendwm 2016 ar yr UE), bu'r Prif Weinidog yn dadlau dros sefydlu confensiwn cyfansoddiadol:

“gyda'r nod yn bennaf o edrych ar gyd-destun llawn y berthynas rhwng y gweinyddiaethau datganoledig a Llywodraeth y DU, gan gofio ein hamcan cyffredin o lywodraethu'r DU.”

Mae Llywodraeth Cymru'n dal i gredu, hyd yn oed yn fwy felly ar ôl y refferendwm a'r Etholiad Cyffredinol, bod trafodaeth ar hyd y llinellau hyn gan y pleidiau gwleidyddol a chymdeithas

ddinesig am ddyfodol yr Undeb yn hanfodol os yw i oroesi. Byddai confensiwn o'r fath yn gyfrifol am greu sefydliadau gwleidyddol cynaliadwy priodol gan gydnabod natur lled-ffederal y Deyrnas Unedig. Byddai hefyd yn ateb cwestiynau ynghylch y ffordd y caiff buddiannau Lloegr a'i rhanbarthau (gan gynnwys Maer Llundain a meiri metro) eu cynrychioli'n llawn a sicrhau eglurder ynghylch ffurf a phwrpas sefydliadau gwleidyddol a llywodraethol y DU gyfan, gan gynnwys Tŷ'r Arglwyddi.

Yn y cyfamser, mae'r papur hwn yn amlinellu cynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer camau y gellir eu cymryd yn awr mewn ymateb i'r heriau cyfansoddiadol a rhynglywodraethol sy'n codi wrth ymadael â'r UE. Mae'r cynigion hyn yn rhai ymarferol ac adeiladol gyda'r bwriad o sicrhau'r cydweithrediad dwys a chynaliadwy rhwng llywodraethau sydd ei angen yn ein barn ni. Yn ein Papur Gwyn, “Diogelu Dyfodol Cymru”, fe wnaethom ofyn am ddychymyg a gweledigaeth ar gyfer llunio ffordd newydd o weithio. Mae'r papur hwn yn amlinellu cynigion Llywodraeth Cymru i ymateb i'r her hon, i ddiogelu buddiannau Cymru a chryfhau'r Undeb.



Risks and opportunities presented by Brexit for Welsh ports

**Inquiry by the External Affairs and Additional Legislation
Committee of the Welsh Assembly**

Submission by the UK Chamber of Shipping

Introduction

The UK Chamber of Shipping is the trade association for the UK shipping industry, representing owners and operators of ships, ship managers, marine professional firms and service providers throughout the wider maritime sector based in the UK. It has approximately 170 member companies, located throughout the UK, and trading throughout the world. Its membership includes the operators of merchant ships (primarily ferries and shuttle tankers) trading regularly to ports in Wales, and the operators of a number of tugs and other service vessels based in Welsh ports.

The UK Chamber is therefore pleased to submit evidence to the Committee's Inquiry in the risks and opportunities facing Welsh ports as a consequence of the UK's withdrawal from the EU.

General considerations

The primary role of ports is that of a gateway, and the commercial success of any port will therefore depend ultimately on the economic vitality of the hinterland it serves. It is clearly possible that Brexit may have an impact on the economy of the geographical areas that generate cargo movements through Welsh ports – whether by producing, processing or consuming the goods concerned – but the UK Chamber is not in a position to forecast such impacts or to offer any insights into them.

Demand for shipping – and, by extension, business opportunities for ports – derive from demand for cargo. Ships will visit ports in Wales if there is cargo to be carried, but shipowners are not in a position to generate cargo where there is none, except to the extent that efficient and competitively-priced shipping services may stimulate trade. Similarly, business opportunities for Welsh ports as bases for the ships that construct and maintain offshore energy installations derive entirely from the existence of the installations concerned. Brexit will make no difference to this fundamental dynamic.

In contrast to cargo shipping, ports in Wales (as elsewhere) do have an opportunity to generate new and additional business by attracting cruise ships. Cruising is a discretionary activity, and new business can be created by the development of new cruise itineraries, with appealing destinations. The market in UK cruising has grown impressively in the last ten years, exceeding one million visitors for the first time in 2015: a decade earlier, the UK had attracted only 322,000 cruise visitors.

The west coast of Britain is a popular feature in cruise itineraries, and the port of Holyhead has succeeded in attracting a good number of cruise ships to call. There is a dearth of options for cruise ships on a west coast itinerary looking to schedule a call between Holyhead and the south coast of Britain, and ports in South Wales are ideally placed geographically to attract such calls. They could be expected to do so, if they were to invest in berth facilities that enabled cruise ships to tie up alongside without needing to pass through locks first, and in associated passenger facilities ashore. This opportunity, of course, exists now and the UK's withdrawal from the EU should not affect it.

Port access

Welsh ports' ability to exploit opportunities and attract maritime traffic will be influenced by the regulatory regime governing access to the port. Legally, ports in Wales (as in the rest of the UK) are subject to the open port duty, established in section 33 of the Harbours Docks and Piers Clauses Act 1847, which requires them to admit and handle any ship that pays their dues. The Harbours Act 1964 requires their dues and other charges to be reasonable, and EU law forbids them to impose discriminatory charges. The UK Chamber presumes that this legal framework will remain in place, unaffected by the UK's withdrawal from the EU.

Physical constraints on access to ports also invite attention. Natural conditions at many Welsh ports are challenging, with very significant tidal ranges on the south coast, ferocious storms on the west coast, and heavy siltation in the Dee Estuary. Ports' ability to manage such conditions has in recent years been constrained by EU environmental restrictions: most obviously, the withholding of consent for the port of Mostyn to clear silt accumulations from its navigation channel and thereby enable ships to enter at all states of the tide, which rendered the operation of the ferry service at the port unviable. The UK's departure from the EU could enable the Welsh Government to develop an alternative regulatory framework that did not effectively prohibit ports from carrying out the normal maintenance dredging operations necessary to remain open for traffic.

Border Controls

The greatest risk for Welsh ports arising from the UK's departure from the EU is the imposition of border controls at ferry terminals. The three ferry terminals at Holyhead, Fishguard and Pembroke are significant gateways for the UK, for Wales, and for Ireland: handling some 2.5 million passengers and, more significantly in this context, some 530,000 lorries and trailers in 2016. This traffic is not currently subject to any border controls, except for occasional police interventions, and passes through the terminals freely. All three terminals therefore operate highly efficiently, with all their infrastructure and handling processes configured so as to get passengers and vehicles through the terminal as swiftly as possible and without delay or interruption to their journey.

The absence of border controls is, very largely, a function of the UK's membership of the EU. The absence of routine immigration controls is a function of the Common Travel Area which has existed by special arrangement between the UK and the Republic of Ireland, but it is undoubtedly supported by the principle of free movement of people within the EU. The absence of customs and port health controls is entirely a function of the EU's Single Market: such controls were dismantled at Welsh ferry terminals when the Single Market came into being at the start of 1993, and the enormous growth in freight traffic flows since then (700% at Holyhead) is attributable in large part to the fact that traffic can flow freely through the port (rather than having to queue at checkpoints and wait for permission to proceed) so that the entire site is in productive use.

For the port, the immediate risk is that the imposition of border controls would reduce the effective capacity of the terminal. A border control would, almost inevitably, entail the construction of checkpoints and examination sheds. Such facilities do not exist now and, as there is no spare or redundant land at any terminal, could only be built if land that is currently used for handling traffic were taken out of productive use. Clearly the loss of roadway, embarkation lanes, or marshalling yards would reduce the effective capacity of the port. Similarly, if every vehicle were to spend longer on the port, because it had to queue at a checkpoint and await permission before proceeding, the overall number of vehicles that could be handled in any period of time would be reduced – again cutting the effective capacity of the port.

More broadly, the imposition of border controls poses a risk to the supply chains upon which Wales and the rest of the British Isles relies. 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 supply chains, and the introduction of such delays at Welsh ports would accordingly represent a risk to the continued viability of those supply chains. The UK Chamber set out the matter in more detail in a paper submitted to HM Revenue and Customs in January, a copy of which is annexed hereto.

The risk for Welsh ports is especially acute in two ways. Firstly, the proportion of perishable food traffic is higher at Welsh ports than those elsewhere in Britain, because of the predominance of agriculture and food businesses in both Wales and Ireland. Such traffic is doubly vulnerable to delays at border controls at ports because, in addition to the general intolerance of just-in-time supply chains to delays, the goods themselves are liable to spoil if they are delayed in transit. Additionally, of course, such goods are subject to more intensive border controls than general cargo, being liable to animal and plant health controls in addition to routine customs controls.

Secondly, Welsh ports compete with those in England and Scotland to handle the significant number of lorries and trailers that are destined to or originate from Northern Ireland. Approximately 25% of the traffic passing through Holyhead and Dublin is estimated to be in transit through the Irish Republic in this way. The imposition of border controls at the UK's borders with the Republic would, clearly, pose a risk to the continued routing of such traffic through Welsh ports – since the delays, unpredictability and costs of such border controls could be avoided entirely by re-routing the traffic to sailings between Belfast, Larne or Warrenpoint and Loch Ryan, Heysham, or Liverpool.

The specific risk that Welsh ports might lose business if traffic between Northern Ireland and Great Britain that is currently routed through the Irish Republic were diverted to purely domestic UK ferry sailings is reflective of a broader risk to Welsh ports from the imposition of border controls at Irish ports. Clearly, every border has two sides; and the imposition of border controls at Irish ports would create exactly the same difficulties as would be experienced. The problems of physical constraints (no space for checkpoints, examination sheds or queues) and the intolerance of just-in-time supply chains to delays and interruptions are just as serious at terminals on the other side of the Irish Sea.

One particular risk stands out starkly. EU law stipulates that all animal products and certain plant products may enter the EU only via a Border Inspection Post (i.e. a checkpoint with an examination station that conforms to EU specifications and is approved by the European Commission for inspections of such products). There is no such facility at Rosslare, and the facility at Dublin is not thought to be designed to handle the high volume ferry traffic from Holyhead (and Liverpool and Heysham) in addition to the containers from outside the EU that it currently handles. At the moment, therefore, it appears that 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.

As regards mitigating these risks, the only sure option is to avert the imposition of border controls – of all types (customs, port health, and immigration) since the risk arises from the fact that the flow of traffic is interrupted rather than from the specific reason for the interruption. A markedly inferior mitigation (although preferable to none) would be to design border controls in a manner that did not interfere with the physical flow of the traffic through Welsh ports; border controls of such a type do not exist at other UK or EU ports, and would require original and creative thinking.

The UK Chamber would therefore urge the Welsh Government to exert its *influence* – and, in respect of animal and plant health controls, its *authority* – over the UK and the Irish Governments to avert the imposition of border controls on traffic passing through Welsh ferry ports.

UK Chamber of Shipping
23 June 2017

Roll-on / roll-off freight: the risk to UK trade from the imposition of customs and other controls on goods

This paper describes the scale and characteristics of the UK's international ro-ro freight sector, placing ferry services within the broader supply chain. It shows how the fact that lorries pass through ferry terminals freely, without having to stop and await clearance, is vital both to the capacity of UK ports to handle their current volumes of trade and to the ability of manufacturers, retailers and other businesses across the UK to rely upon just-in-time logistics. It evaluates the proportion of traffic that is time-sensitive, either because the goods themselves are perishable or because they are required for immediate use. Finally it demonstrates that making the entry of lorries and trailers into the UK (or its EU neighbours) conditional upon the provision of a declaration would cause UK trade to be dead-stopped.

The scale of the UK international ro-ro freight sector

More than 40% of the UK's international trade by value arrives in and leaves the country in lorries and trailers on ferries (or the Channel Tunnel). The busiest single gateway for this traffic is the port of Dover, which handled 2.5 million lorries in 2015 – an average flow rate of 7,000 lorries a day, or 290 lorries every hour, and representing 17% of the UK's international trade in goods. The Channel Tunnel carried a further 1.5 million lorries.

The majority of the remainder of ro-ro freight between the UK and the Continent passes through terminals on the Humber (Hull, Immingham and Killingholme: 1 million units) and on the Thames (Purfleet and Tilbury: 550,000 units in 2015) and through Harwich (350,000) and Portsmouth (250,000). The ports of Teesport, Newhaven, Tyne, Poole, Plymouth and Rosyth also handle significant numbers of lorries and trailers.

International traffic across the Irish Sea is concentrated on two corridors, the central and southern, serving Dublin and Rosslare respectively. Slightly more than 750,000 lorries were carried on the central corridor in 2015, 50% of them passing through Holyhead, 45% through Liverpool, and 5% through Heysham. A further 100,000 were carried on the southern corridor, two-thirds passing through Pembroke and one-third through Fishguard. (For completeness and comparison: another 770,000 lorries were carried across the Irish Sea between GB and Northern Ireland.)

Traffic volumes rose strongly during 2016. Dover recorded its busiest day ever for freight traffic on 23 November 2016, handling 10,558 freight vehicles. Similarly, traffic volumes across the Irish Sea in November 2016 were 11% higher than in the same month in 2015.

Composition of traffic

Ro-ro freight is carried on ferries either as driver-accompanied lorries or unaccompanied trailers. The mix of traffic varies from port to port, and depends largely on the length of the sailing: typically, the longer the sailing the greater the proportion of unaccompanied trailers.

Virtually all (98%) freight on the Short Sea ferry services through Dover, and absolutely all freight on the Channel Tunnel shuttle services, is driver-accompanied. At Portsmouth, 70% of the freight traffic is driver-accompanied. Most services across the North Sea, by contrast, carry unaccompanied trailers (and up to 12 drivers per ship) only – although 50% of the freight traffic through Harwich and 40% through Hull, which both handle tourist passenger traffic alongside the freight, is driver-accompanied.

On the Irish Sea, driver-accompanied lorries comprise 70% of the freight traffic through Holyhead, the busiest port and the terminal for the shortest (3½ hours) sailings to Dublin. Unaccompanied trailers comprise a larger proportion of the freight through Liverpool and Heysham. Overall the

proportion of unaccompanied trailers has risen in the last decade, as growth in traffic has outstripped the supply of drivers and changes to the cabotage rules for road haulage in 2010 restricted the availability of lorries (by confining tractor units, but not trailers, registered outside the UK to a maximum of three UK hauls in a 7-day period).

Terminal processes

A lorry or trailer's carriage by ferry is always just one part of a longer logistics chain, and its transit through ports of loading and discharge is as rapid as possible so that the cargo can continue its journey to its ultimate destination. The process varies by port and is obviously different for driver-accompanied and for unaccompanied traffic but is driven, in all circumstances, by the imperative of getting the freight through the port without interruption so that it can continue its journey to where it is wanted according to a predictable schedule.

On arrival at a UK terminal where immigration controls do not apply – ie Dover (because the immigration control has already been performed, either at Calais or Dunkirk, prior to the inbound sailing) or at any ferry port on the west coast (because traffic from Ireland is outside the scope of immigration control) – all lorries drive straight from the ship's ramp to the dock gate and out onto the public road unless, exceptionally, they are pulled for an examination of some sort. At all other ports handling Continental traffic, where immigration controls do apply, lorries pass through a passport checkpoint on their way to the dock gate, queuing or stopping for as long as it takes for their drivers' passports to be checked, but otherwise drive straight out of the port unless, again exceptionally, pulled for an examination. They do not stop or wait in any other circumstances and there is no place in the port for them to do so.

Unaccompanied trailers are unloaded from a ferry only after the lorries have already driven off. They are then shunted to a designated area of the terminal to await collection by the tractor unit that will take them to their destination. Typically, some 85% are collected from the terminal within 2-3 hours of the ship's arrival – so, given the time involved in unloading them from the ship and shunting them around the terminal, many trailers are collected and removed as soon as they are available for collection. The proportion that remain in the terminal beyond the day of their arrival is only 5%.

Such dwell times are significantly shorter than they used to be: as the proportion of unaccompanied trailers on ships has risen, so they are no longer reserved for non-urgent cargo. The near-universal adoption of a drop-and-collect model by hauliers, whereby a tractor unit that delivers an outbound trailer for shipment then proceeds immediately to collect a just-arrived trailer for a haul inland, both ensures that trailers *are* removed promptly and necessitates their being *available for removal* without delay.

Processes for outbound traffic also vary. At Dover, with 52 sailings a day (so a ferry departs, on average, every half an hour), freight is carried on a turn-up-and-go basis: no bookings are taken, and on arrival at the port, after pausing briefly at the French immigration checkpoint, a lorry simply checks-in for the next available sailing. After check-in, the lorry proceeds directly to the embarkation lanes for the berth from which the ferry will depart and then drives on to the ferry as soon as directed to do so by the traffic marshals.

At other ports, where sailings are less frequent, hauliers usually book a number of slots on each sailing (often on a long-term contract) so as to be sure that their freight will be able to travel. It should be noted that these bookings are not specific to individual lorries; they are specific to the haulier, who then uses them for whichever vehicles he despatches on that day. Ferry operators typically stipulate that a lorry should arrive at the port at least an hour before the scheduled departure of the ship. Unaccompanied trailers are required to arrive further in advance, typically four hours before sailing time on services that carry both accompanied and unaccompanied traffic, because they need to be loaded on to the ship before the lorries drive on – but some 15% of trailers typically arrive after the cut-off time and are still carried.

As at Dover, after checking-in, vehicles proceed to the embarkation lanes from where they are called forward on to the ship as soon as it is ready. Loading of unaccompanied trailers typically commences as soon as the inbound traffic has been discharged from the vessel; and, when it has been completed, the lorries are embarked. The time spent on the terminal by any particular outbound lorry or trailer prior to loading can therefore be short. Once the embarkation of lorries has commenced, a lorry can drive from the check-in, through the terminal, and up the ship's ramp without stopping at all.

The efficiency of these processes are founded on the fact that traffic can move freely through ports, without needing to obtain permission to embark on a ship or to leave the dock gate, in the same way as it can on any other part of the UK transport network. Ports are configured accordingly: terminals handling unaccompanied traffic include a trailer park but the only place where driver-accompanied lorries can park is the embarkation lanes in front of the berth. Regardless of the type of traffic they handle, ports typically have space only for one shipload of vehicles per berth. Dover, uniquely, has a contingency area where 4km of traffic (just less than two shiploads) can be parked if necessary.

This twin ability for traffic to move through ports without interruption and for all space in a port to be given over to productive use is what made possible the huge increase in traffic volumes through UK ferry terminals since the removal of customs (and health) controls at the start of 1993. Traffic volumes across (ie both over and under) the Dover Strait rose from 1 million lorries in 1992 to 4 million in 2015 (a 300% increase); traffic volumes through Holyhead rose from 54,000 to 392,000 over the same period (a 630% increase). The scale of these increases is vastly greater than the physical expansion of port sites over the period.

Land is scarce at all UK ferry terminals, constrained by the sea on one side and the town on the other, and is intensively used. At all terminals, the entire site is occupied by facilities that are integral to the operation of the port – roadways, check-in kiosks and offices, embarkation lanes, a passenger terminal building, and safety infrastructure for controlling shipping in the harbour – and all the vehicle areas are full on a daily basis. There is no spare space in which vehicles could park while awaiting clearance before re-joining the flow of traffic (inbound or outbound) or where new checkpoints or examination sheds could be built. Constructing new control facilities or associated parking areas would necessarily reduce the area currently used by the freight traffic itself: the effect would be to reduce the overall capacity of the port as well as choking the flow of traffic through it.

Operation Stack in Kent – ie the closure of the M20 to traffic, so that the carriageway can be used as a lorry park – demonstrates plainly what happens when the flow of traffic through a main ferry port is choked now. The phenomenon is familiar in relation to Dover, but the factors that give rise to it are replicated at every UK ferry terminal: no space to park waiting vehicles within the terminal, no significant provision for truck parking in the port hinterland, and reliance on a single trunk road for access to the port. Similarly, at every other port as at Dover, port traffic relies on the local road network for the final mile approach to the port, so any queues at the dock in-gate immediately cause congestion and disruption in the town too.

Such queues begin to build up as soon as the flow of vehicles through the port is interrupted for any reason. Ro-ro terminals are able to handle their current volumes of freight traffic only because that traffic moves freely across their site, in both directions. Any choke on the flow of freight vehicles immediately reduces the effective capacity of the terminal.

All land at ferry terminals is used for traffic proceeding to/from ships. There is no space for lorries or trailers to be held pending clearance away from the traffic flow before re-joining it, nor any space in which to build new control points or examination sheds. Such new facilities would necessarily encroach on the area available for the traffic flow and, given that all ports are for practical purposes already full, would reduce the capacity of the terminal. The maintenance of existing trade volumes therefore depends absolutely on avoiding a scenario where lorries or trailers need to stop in the port and await clearance before they can either be embarked on a ship or be driven out of the dock gate.

The wider context of just-in-time logistics

The free flow of freight traffic through ports (and the shorter dwell times of unaccompanied trailers) is symptomatic of the general adoption of just-in-time logistics across the UK and in neighbouring European countries. In all sectors, from manufacturing to retail, businesses operate without inventories of stock and rely instead on their product being delivered just before it is due to be used. This model of operation relies absolutely on certainty of delivery times, so that production lines keep running and retail shelves are always fully stocked.

Overnight sailings are invariably the busiest for freight in every ferry operator's schedule, carrying vehicles that have been despatched from one premises at the end of one working day for delivery to another at the start of the next. The road haulage sector's collective need for sailings that enable them to deliver goods at the start of the working day is reflected in the timetable of sailings offered by ferry operators for driver-accompanied traffic. On the longer North Sea crossings, served by a single sailing on each route, all ferries arrive between 0800 and 0900. The busier of the two daily services at Harwich arrives at 0630. At Portsmouth, three ferries typically arrive within an hour of 0700. All lorries leave the port immediately on disembarkation, pausing only for so long as it is necessary for their driver's passport to be looked at, in order to fulfil their delivery slots inland.

Horticultural traffic from Holland (which represents some 10% of *all* traffic from Holland) offers an instructive case study. Buyers for UK supermarkets, DIY stores and florists order plants and blooms from Dutch auction houses in the afternoon; and the stock is despatched overnight for display and sale in the UK outlet the following day. In many instances, this trade is served by dedicated vehicles which return to Holland within a maximum of 24 hours (and now carrying empty flower cages and trollies), so as to be ready for their next delivery run to the UK. Punctuality is critical to this trade, and it relies absolutely upon predictable journey times: certainty that lorries will not be delayed at the port is an integral part of this.

Just-in-time logistics are strikingly evident on the Irish Sea, reflecting the fact that many large retailers treat the British Isles as a single market and serve their outlets in the UK and the Republic from the same distribution depots. Here, too, the overnight sailings are the busiest, but the arrivals are earlier, so that the lorries can reach the supermarkets and high-street shops before the start of the trading day. Both large ferries on the main route from Dublin to Holyhead arrive within a few minutes of one another, at 0530 daily, discharging 400 lorries at once which then drive straight out of the port and on to the A55 as a single pulse of traffic. Similarly, four large ferries (two from Liverpool and two from Holyhead) arrive in Dublin at separate neighbouring terminals at 0600 daily, all with loads for immediate onward delivery.

Filling retail shelves before the shops open, keeping factory production lines running, and ensuring the uninterrupted functioning of every other business that relies on just-in-time logistics for its supply chain depends on all those lorries leaving the port immediately, free from either the reality or the risk of being delayed in the port pending clearance.

Time-sensitivity of cargo

Like the Dutch flowers, a significant proportion of the cargo carried in lorries on ferries is itself perishable: approximately 30% of traffic inbound to the UK from the Continent. The proportion is higher on routes across the Irish Sea, where up to 45% of lorries contain perishable food, meat/poultry, fruit/veg, mushrooms, flowers/plants, and fish.

Much other cargo, although not perishable, is equally time-sensitive. Up to 25% of lorries on ferries inbound from the Continent can be carrying industrial goods (including automotive parts, metal, and machinery), presumably destined for UK factories – the proportion on the Irish Sea is lower. Lorries carrying building materials, destined for UK construction sites, can account for a further 15%. Up to 4% of lorries on some sailings can be carrying airfreight, as airlines find it more efficient to send cargo between some airport hubs by road rather than by air.

Between 15% and 30% of lorries are stated by their driver to be carrying groupage loads. Among specific single loads, the following import cargo types are significant (each representing more than 3% of the lorries on a typical sailing, and as high as 15% on some sailings): chemicals, electricals, household goods, paper, pharmaceuticals, and plastics. Typically, some 5% of lorries are declared to be carrying hazardous goods. The time-sensitivity of these loads will depend on the supply chain of which they are part.

Only a very small proportion of traffic, less than 3% in total, is clearly not time-sensitive: such as waste for recycling/reprocessing and household removals.

Quite apart from any considerations about the disruption of supply chains, therefore, a significant proportion of the cargo carried as ro-ro freight is at risk of being spoiled if it is delayed at ports, pending clearance.

Given the nature of such cargo, this is as much (if not even more) a matter of health controls as of customs controls. It should be noted that no ferry terminals have any facilities for animal health or phytosanitary controls.

Cargo declarations

The cargo information in the previous section is based on statements made to ferry operators by lorry drivers when checking-in for a sailing. Under merchant shipping law, hauliers are required to provide such information as is necessary for the safe stowage and carriage of cargo. In respect of the 5% of vehicles containing goods classified as hazardous, this information is highly detailed: describing the nature and quantity of the goods and identifying the hazard (whether toxic, flammable, corrosive, etc).

In respect of the remainder of traffic, the information provided by a haulier is usually very limited. Typically, it is provided orally by the driver at the check-in kiosk at the port of embarkation, and is recorded by the check-in clerk either by typing in a free text box or by selecting one of a drop-down menu of frequent cargo descriptions on the ferry operator's manifesting system. As freight travels either on a turn-up-and-go basis or on the basis of a lorry turning up and claiming one of the slots reserved for its haulier, the check-in is the first point at which the ferry operator encounters the lorry or trailer and thus the first (and the only) point at which there is an opportunity for collecting such cargo information.

In most instances, it is apparent that the driver's own knowledge about the cargo in the back of his lorry is limited; he is clearly well aware of where he collected the load and he *may* also be aware of where he is to deliver it, but he is not reliably aware of the composition of the load itself unless it is hazardous. Nor is it usual for a driver to carry supporting documents relating to the goods; the tiny proportion of lorries carrying goods under TIR/Transit or goods in excise-suspension, with TADs/ADs supplied by the shipper, are an exception. There is also often a language barrier between the check-in clerk and the driver, where the latter speaks only limited English, French, or Dutch, etc.

Except in the case of goods under Transit, there is no capability within the logistics chain for ro-ro freight to provide the type of detailed declaration that is required in relation to goods that are subject to customs control. At either end of the supply chain, the supplier and/or buyer/receiver of the goods would presumably be in a position to provide much of the data that such declarations require (at least in relation to the nature, value, and origin of the goods, if not the specialist customs classifications and codings), but no-one in the supply chain between them is able to do so. Nor is there any mechanism for those at the either end of a supply chain to feed such information into the logistics chain: hauliers do not have manifesting systems, ferry operators' systems are not capable of handling such data, and there is no contact between ferry operators and those at the start and end of a supply chain who may hold the data.

It is therefore equally clear that the requirement on hauliers to provide a summary declaration on entry into the EU, which would be triggered automatically under the Union Customs Code if the UK

ceased to be part of the customs territory of the EU would result in virtually all UK exports to the EU being dead-stopped – because hauliers would be unable to fulfil such a requirement. Any comparable obligation that might be imposed on hauliers by HMRC in respect of inbound traffic would, similarly, result in the supply of goods to UK shops, factories, etc being dead-stopped. Requirements for animal/plant health certificates would have the same effect in respect of those lorries/trailers that were subject to them.

Any requirement on a ferry operator to provide a cargo declaration, either for departure from a UK port and entry to an EU port or vice versa, would likewise result in virtually all cargo being dead-stopped. Such a requirement would oblige ferry operators to make the provision of such information a contractual condition of carriage, and their customers (ie the hauliers) would be unable to fulfil such a condition, in the same way as they would be unable to provide the information directly to HMRC or its EU counterparts because they do not have it.

The present exclusion of shipborne lorry and trailer traffic between the UK and its EU neighbours from any requirement for summary declarations and the exclusion of ferries from any requirement for ships' reports is a function of the approval of all international ferry routes to/from the UK as regular shipping services within the customs territory of the EU (pursuant to articles 313-313f of the Implementing Provisions of the Community Customs Code). The exclusion of ro-ro traffic through the Channel Tunnel and across the Irish Land Boundary is a direct function of the fact that the UK is part of the customs territory of the EU.

The continued flow of the 40+% of the UK's trade that is carried as ro-ro freight also depends on the continued absence of any requirement to provide declarations (for any purpose) on entry into or departure from the UK, and equally on entry to or departure from the EU, as there is no capability within the supply chain to provide such declarations.

Conclusions

All land at ferry terminals is used for traffic proceeding to/from ships. There is no space for lorries or trailers to be held pending clearance away from the traffic flow before re-joining it, nor any space in which to build new control points or examination sheds. Such new facilities would necessarily encroach on the area available for the traffic flow and, given that all ports are for practical purposes already full, would reduce the capacity of the terminal. The maintenance of existing trade volumes therefore depends absolutely on avoiding a scenario where lorries or trailers need to stop in the port and await clearance before they can either be embarked on a ship or be driven out of the dock gate.

Filling retail shelves before the shops open, keeping factory production lines running, and ensuring the uninterrupted functioning of every other business that relies on just-in-time logistics for its supply chain depends on all those lorries leaving the port immediately, free from either the reality or the risk of being delayed in the port pending clearance.

Quite apart from any considerations about the disruption of supply chains, therefore, a significant proportion of the cargo carried as ro-ro freight is at risk of being spoiled if it is delayed at ports, pending clearance.

The continued flow of the 40+% of the UK's trade that is carried as ro-ro freight also depends on the continued absence of any requirement to provide declarations (for any purpose) on entry into or departure from the UK, and equally on entry to or departure from the EU, as there is no capability within the supply chain to provide such declarations.

The Chamber of Shipping
20 January 2017



Elin Jones AC, Llywydd

Cynulliad Cenedlaethol Cymru

Elin Jones AM, Presiding Officer

National Assembly for Wales

Eitem 3.3

Y Gwir Anrhydeddus Alun Cairns AS
Ysgrifennydd Gwladol Cymru
1 Caspian Point
Ffordd Caspian
Bae Caerdydd
CF10 4DQ

Eich cyf:
Ein cyf: EJ/RT

21 Mehefin 2017

Annwyl Alun

Yn dilyn ein sgwrs ddydd Llun, hoffwn eich llongyfarch yn ffurfiol ar eich ail apwyntiad fel Ysgrifennydd Gwladol Cymru.

Fel trafodwyd, mae heriau a chyfleoedd pwysig i Gymru o'n blaenau ac rwy'n gobeithio y byddwn yn gallu parhau â'n trafodaethau er budd pennaf pobl Cymru. Roeddwn yn credu y byddai'n fuddiol i ddilyn lan ar rai o'r materion a drafodwyd.

Y DU yn gadael yr Undeb Ewropeaidd a Bil y Diddymu Mawr

Mae ymateb i heriau gadael yr UE yn flaenoriaeth uchel i mi ac i'r Cynulliad. Hoffwn bwysleisio'r angen i Lywodraeth y DU ymgysylltu â'r Cynulliad yn ogystal â Llywodraeth Cymru i'n helpu i baratoi a chwarae rhan lawn wrth sicrhau bod buddiannau pobl Cymru yn cael eu hadlewyrchu.

Bydd Bil y Diddymu Mawr yn cael effaith enfawr ar y Cynulliad Cenedlaethol. Fe fydd rhaid i'r Cynulliad, felly, chwarae rhan lawn wrth oruchwylio trafodaethau a chraffu'n effeithiol ar Fil y Diddymu Mawr ac, o bosibl, y swm enfawr o ddeddfwriaeth arall a fydd yn dilyn.

Croesewir gohebiaeth yn Gymraeg neu Saesneg / We welcome correspondence in Welsh or English

Cynulliad Cenedlaethol Cymru

Bae Caerdydd, Caerdydd, CF99 1NA

Llywydd@cynulliad.cymru

www.cynulliad.cymru

0300 200 7403

National Assembly for Wales

Cardiff Bay, Cardiff, CF99 1NA

Llywydd@assembly.wales

www.assembly.wales

0300 200 7403

Tudalen y pecyn 55



Amgaeaf y dystiolaeth a gyflwynwyd gennyf i Ymchwiliad Pwyllgor Materion Allanol y Cynulliad Cenedlaethol i *Bapur Gwyn Bil y Diddymu Mawr: Goblygiadau i Gymru*. Efallai eich bod yn ymwybodol bod adroddiad y Pwyllgor wedi ei gyhoeddi ddydd Llun.

Bydd gadael yr Undeb Ewropeaidd yn arwain at newidiadau sylfaenol i'r ffordd y mae'r DU yn cael ei llywodraethu. Yn unol â fy mlaenoriaeth yn ystod hynt Deddf Cymru 2017, rwyf am sicrhau nad oes unrhyw leihad o ran cymhwysedd a rhyddid y Cynulliad i ddeddfu heb ganiatâd Llywodraeth y DU. Lle y credir bod dull DU o fudd mewn meysydd datganoledig, dylai hyn fod drwy gydsyniad cyffredin yr holl lywodraethau a seneddau, ac yn cyd-fynd â'r egwyddor sybsidiaredd.

Mewn perthynas â rôl Llywodraeth y DU, tynnaf eich sylw at y materion hyn sy'n peri pryder penodol i mi:

- Sicrhau bod ein gweithdrefnau cydsyniad deddfwriaethol yn addas i'r diben yn y cyd-destun hwn, mewn perthynas â deddfwriaeth sylfaenol ac is-ddeddfwriaeth. Yn unol â'n Rheolau Sefydlog, rwy'n disgwyl bod cydsyniad y Cynulliad yn cael ei geisio er mwyn arfer pwerau Gweinidogion y DU mewn meysydd datganoledig;
- Ceisio confensiwn cydsyniad deddfwriaethol rhyng-seneddol cadarn i sicrhau bod y Senedd yn ymwybodol a yw'r Cynulliad wedi cydsynio neu beidio (yn cwmpasu is-ddeddfwriaeth hefyd);
- Ceisio sicrhau ein bod ni, nid San Steffan, yn penderfynu ar ddirprwyo pwerau yn briodol i Weinidogion Cymru a gweithdrefnau craffu sy'n cael eu cymhwyso i offerynnau statudol lle mae'r pŵer yn cael ei ddirprwyo ym Miliâu'r DU i Weinidogion Cymru;
- Sicrhau amserlennu'n effeithiol mewn perthynas â deddfwriaeth cysylltiedig â gadael yr undeb Ewropeaidd a deddfwriaeth arall, a defnydd effeithlon o amser ac adnoddau'r Cynulliad, yn golygu y bydd angen cydweithio agos a rhannu gwybodaeth amserol rhwng y Cynulliad a Llywodraeth Cymru, a rhwng Llywodraeth y DU. Croesawaf yr ymrwymiad a rhoddwyd gennych i weithio gyda'r Cynulliad i alluogi'r gwaith yma i fynd rhagddo yn esmwyth.



Elin Jones AC, Llywydd

Cynulliad Cenedlaethol Cymru

Elin Jones AM, Presiding Officer

National Assembly for Wales

Edrychaf ymlaen at gwrdd â chi i drafod y materion hyn.

Yn gywir

Elin Jones AC

Llywydd

Amg

cc

Y Gwir Anrhydeddus Carwyn Jones AC, Prif Weinidog Cymru

Huw Irranca-Davies AC, Cadeirydd, y Pwyllgor Materion Cyfansoddiadol a
Deddfwriaethol

David Rees AC, Cadeirydd, y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol

Ymateb i Fil y Diddymu Mawr a'i oblygiadau i Gynulliad Cenedlaethol Cymru

Egwyddorion craidd o ran newid cyfansoddiadol

- Yn ystod hynt Deddf Cymru yn ddiweddar, fy mlaenoriaeth oedd sicrhau bod tair prif egwyddor gyfansoddiadol yn cael eu parchu. Yr egwyddorion hynny yw:
 - na ddylai fod lleihad yng nghymhwysedd y Cynulliad a'i ryddid i ddeddfu heb fod angen cydsyniad Llywodraeth y DU;
 - y dylai fod gan y Cynulliad sofraniaeth i benderfynu ar ei weithdrefnau ei hun ac i gydsynio i unrhyw newidiadau yn ei bwerau; ac
 - y dylai egwyddor gyfundrefnol bwysig sybsidiaredd fod wrth wraidd cyfansoddiad y DU.
- Mae'r un egwyddorion yn berthnasol yng nghyd-destun Bil y Diddymu Mawr ac maent yn llywio fy nghyflwyniad i'r Pwyllgor.

Llais i bobl Cymru

- Fel y corff a etholir yn ddemocrataidd i gynrychioli buddiannau Cymru a'i phobl, mae gan y Cynulliad Cenedlaethol rôl hanfodol wrth sicrhau bod llais pobl Cymru yn cael ei glywed yn y paratodau deddfwriaethol ar gyfer ymadael â'r UE.
- Mae'r Cynulliad Cenedlaethol yn gyfrifol am ystod eang o feysydd polisi datganoledig, megis amaethyddiaeth, diogelu'r amgylchedd a thrafnidiaeth, yr effeithir yn uniongyrchol arnynt gan gyfraith yr UE. Mae'r goblygiadau i feysydd polisi datganoledig sy'n effeithio'n sylfaenol ar fywydau pobl Cymru yn golygu bod rhaid i'r Cynulliad chwarae rhan lawn o ran goruchwyllo trafodaethau'r DU a'r UE parthed ymadael â'r UE. Er mwyn sicrhau hyn, byddai'n dda gennyf pe baem;



-
- yn sicrhau bod pob llywodraeth yn cael ei dwyn i gyfrif gan seneddau'r DU am eu gwaith rhynglywodraethol; ac yn hwyluso cydlynu'r gwaith craffu rhwng deddfwrfeydd lle bo modd. Yn dibynnu ar y cynigion a'r opsiynau sy'n ymddangos ym Mil y Diddymu Mawr, gallai hyn hefyd gynnwys elfen o graffu ar y cyd ar y cynigion deddfwriaethol;
 - yn dwyn Llywodraeth Cymru i gyfrif ac archwilio'n fanwl ei pharatoadau ar gyfer ymadawiad y DU â'r UE.

Goblygiadau penodol y Papur Gwyn i'r Cynulliad

- Mae'n rhaid i'r Cynulliad graffu ar Fil y Diddymu Mawr yn effeithiol, ac ar y swmp enfawr o ddeddfwriaeth a fydd yn dilyn.
- Mae Papur Gwyn Llywodraeth y DU yn awgrymu ei bod yn bosibl y bydd yn rhaid wrth fframweithiau polisi cyffredin yn y DU ar gyfer meysydd datganoledig fel yr amgylchedd ac amaethyddiaeth. Mae Llywodraeth y DU hefyd yn ymrwymo i drafodaethau dwys gyda'r gweinyddiaethau datganoledig er mwyn canfod pryd y bydd angen fframweithiau cyffredin drwy'r DU i gyd. Mae'r ymrwymiad hwn i weithio gyda gweinyddiaethau datganoledig i'w groesawu, ond dylai unrhyw gynig i rannu pwerau mewn meysydd lle mae cymhwysedd wedi'i ddatganoli gael ei gytuno gan ddeddfwrfeydd y DU, yn hytrach na chan y llywodraethau datganoledig yn unig.
- Lle y credir y byddai dull sy'n gymwys ledled y DU o fudd mewn meysydd polisi datganoledig, rhaid i hyn ddigwydd drwy gydsyniad pob un o seneddau'r DU. Fodd bynnag, ni ddylai hyn arwain at gyfyngiadau newydd ar gymhwysedd deddfwriaethol y Cynulliad y tu hwnt i'r hyn y cytunwyd ei fod yn angenrheidiol (fel y cyfyngir arnom ar hyn o bryd gan gyfraith yr UE).

Bil y Diddymu Mawr: craffu a goruchwyllo

- Yn y Papur Gwyn, nodir y caiff Gweinidogion Llywodraeth Cymru bwerau "yn unol" â phwerau Gweinidogion y DU i addasu corff y cyfreithiau sy'n deillio o'r UE, sef yr hyn y bwriedir i'r Bil ei



drosglwyddo i gyfraith y DU er mwyn ei wneud yn ymarferol ar y dydd yr ymedy'r DU â'r UE.

- Fel mater o egwyddor, y Cynulliad Cenedlaethol a ddylai benderfynu ynghylch a ddylid rhoi pwerau i Weinidogion Cymru wneud deddfwriaeth ddirprwyedig, ar faterion datganoledig, ac ynghylch natur y pwerau hynny. Bydd angen llawer iawn o ddeddfwriaeth er mwyn gwneud corff y cyfreithiau sy'n deillio o'r UE – y bwriedir i'r Bil ei droi'n gyfraith yn y DU – yn ymarferol ar ôl i'r DU ymadael â'r UE. Bydd yr amserlenni ar gyfer gwneud hyn yn rhai tyn. O ystyried hyn, cydnabyddaf y ddadl dros roi pwerau dirprwyedig i Weinidogion Llywodraeth Cymru yn hyn o beth. Ond cyn caniatáu hynny, rhaid ymgynghori'n briodol â'r Cynulliad, a rhaid i'r Cynulliad fod yn fodlon bod cwmpas y pwerau hynny yn briodol.
- At hynny, y Cynulliad Cenedlaethol sy'n gyfrifol am graffu yn effeithiol ar y ffordd y mae Llywodraeth Cymru yn defnyddio ei phwerau. Felly, mae hefyd yn hanfodol bod y Cynulliad yn fodlon bod y prosesau a'r gweithdrefnau y mae is-ddeddfwriaeth Gweinidogion Cymru yn ddarostyngedig iddynt yn rhai priodol.
- I alluogi'r Cynulliad i gyflawni'r gwaith hwn yn effeithiol, dylai Bil y Diddymu Mawr sicrhau bod gan y Cynulliad y rhyddid i bennu ei weithdrefnau craffu ei hun. Byddai'n gwbl amhriodol i'r Bil bennu'r gweithdrefnau ar gyfer craffu ar is-ddeddfwriaeth Gweinidogion Llywodraeth Cymru, ac amhriodol fyddai iddo gyfyngu ar allu'r Cynulliad i benderfynu ar ei weithdrefnau craffu mewnol ei hun mewn unrhyw ffordd.
- Mae'r dull hwn yn cydymffurfio â'r egwyddorion cyfansoddiadol craidd o ran sofraniaeth a sybsidiaredd a amlinellir uchod. Yn ogystal, mae'n hanfodol o ran sicrhau y gellir craffu ar y ddeddfwriaeth yn effeithiol ac yn amserol. Wrth gwrs, bydd angen i'r Cynulliad ystyried sut y bydd yn dal y ddysgl yn wastad rhwng



ei gyfrifoldeb i graffu yn effeithiol a'r angen i'r holl newidiadau deddfwriaethol gael eu gwneud cyn i'r DU ymadael â'r UE.

Memoranda Cydsyniad Deddfwriaethol

- Mae'n hanfodol bod y Cynulliad yn sicrhau bod ein gweithdrefnau ar gyfer cydsyniad deddfwriaethol yn addas i'r diben yng nghydestun ymadael â'r UE, gan sicrhau bod cydsyniad y Cynulliad yn cael ei geisio - a'i barchu - ar gyfer pob darn o ddeddfwriaeth yn y meysydd datganoledig. Dylai hyn gynnwys deddfwriaeth sylfaenol ac is-ddeddfwriaeth a gynigir gan Weinidogion y DU, ni waeth a yw'r is-ddeddfwriaeth honno'n defnyddio "pŵerau Harri VIII" ai peidio.
- Bydd hyn yn golygu datblygu confensiwn cydsyniad deddfwriaethol rhyng-seneddol cadarn i sicrhau bod Senedd y DU yn gwybod a yw'r Cynulliad wedi cydsynio ai peidio, a'i bod yn parchu penderfyniadau'r Cynulliad ym mhob deddfwriaeth, gan gynnwys is-ddeddfwriaeth. Yn fy marn i, nid yw'r confensiwn presennol ar gyfer cydsyniad deddfwriaethol (confensiwn Sewel), na'r ffordd y mae'n ymddangos yng Nghlanllawiau ar Ddatganoli Llywodraeth y DU, yn fesurau diogelu digonol. Yn y bôn, confensiwn rhwng y naill lywodraeth a'r llall ydyw, yn hytrach na chonfensiwn rhwng seneddau. Ni chredaf fod hyn yn briodol yn y cyd-destun hwn.
- Mae hwn yn fater ar wahân i'r ffaith na ellir gorfodi confensiwn Sewel drwy'r llysoedd, fel y gwelsom yn achos dyfarniad y Goruchaf Lys yn ddiweddar ynglŷn â chychwyn y broses hysbysu o dan Erthygl 50 o'r Cytuniad ar yr Undeb Ewropeaidd, na hyd yn oed y rhan ohono sy'n statudol o ganlyniad i adran 2 o Ddeddf Cymru 2017. Mae hynny hefyd yn fater yr wyf am iddo gael ei ddatrys, fel rhan o'r newidiadau i gyfansoddiad y DU o ganlyniad i'w hymadawiad â'r UE.
- Gall ei bod hefyd yn arwydd bod angen i'r Cynulliad addasu ei weithdrefnau mewnol er mwyn sicrhau bod mwy o amser yn cael



ei neilltuo ar gyfer craffu ar Filiau Senedd y DU sy'n berthnasol. Byddai'n dda gennyf gael barn y Pwyllgor ar y pwynt hwn.

Goblygiadau i'r Cynulliad a'r gwaith craffu ar ddeddfwriaeth ymadael â'r UE sy'n deillio o Fil y Diddymu Mawr

- Os bydd Llywodraeth newydd y DU yn ei gyflwyno, bydd i Fil y Diddymu Mawr oblygiadau sylweddol i waith y Cynulliad Cenedlaethol, o ran swmp yr is-ddeddfwriaeth y bydd angen ei hystyried a'r amserlen ar gyfer ei phasio.
- Mae'r rhain yn heriau difrifol, ond maent hefyd yn gyfle i'r Cynulliad ddangos ei aeddfedrwydd a'i effeithiolrwydd fel deddfwrfa.
- Bydd angen i'r Cynulliad sicrhau bod gan yr Aelodau yr amser, yr adnoddau a'r gefnogaeth angenrheidiol i ymgymryd â'r gwaith deddfwriaethol pwysig hwn o dan y cyfyngiadau ar gapasiti'r Cynulliad Cenedlaethol.
- Mae'r Cynulliad eisoes wedi ymateb i ganlyniad y refferendwm ar yr UE drwy greu'r capasiti pwyllgora ychwanegol sydd ei angen a thrwy atgyfnerthu cymorth staff y Comisiwn mewn meysydd allweddol. Mae'r Cynulliad wrthi'n asesu pa oblygiadau eraill sydd i Fil y Diddymu Mawr i'r sefydliad a bydd yn parhau â'r gwaith hwn dros y misoedd nesaf. Comisiwn y Cynulliad, y Pwyllgor Busnes a Chadeiryddion y Pwyllgorau sy'n bwrw ymlaen â'r gwaith hwn, gan ystyried capasiti'r Cynulliad o'u safbwyntiau gwahanol. Mae'r Comisiwn yn ystyried adnoddau staffio, mae'r Pwyllgor Busnes yn ystyried ein gweithdrefnau a chapasiti'r pwyllgorau, ac mae Cadeiryddion y Pwyllgorau, drwy Fforwm y Cadeiryddion, yn ystyried sut y maent yn rheoli rhaglenni gwaith eu pwyllgorau.
- Bydd barn y pwyllgorau a'r Aelodau, a barn eich pwyllgor chi a'r Pwyllgor Materion Cyfansoddiadol a Deddfwriaethol yn benodol, yn bwysig iawn o ran llunio'r paratodau hyn a sicrhau bod y sefydliad yn y sefyllfa orau bosibl i ymateb.



-
- Hefyd, i sicrhau rhaglennu effeithiol ar gyfer deddfwriaeth sy'n gysylltiedig ag ymadael â'r UE, a deddfwriaeth arall, a sicrhau bod amser ac adnoddau'r Cynulliad yn cael eu defnyddio'n effeithiol, bydd angen i'r Cynulliad a Llywodraeth Cymru, a Llywodraeth y DU a deddfwrfeydd eraill y DU, gydweithio'n agos a rhannu gwybodaeth yn amserol.

Y goblygiadau i gyfansoddiad y DU

- Bydd Bil y Diddymu Mawr (a'r broses o ymadael â'r UE yn gyffredinol) yn arwain at newidiadau sylfaenol yn y ffordd y mae'r DU yn cael ei llywodraethu.
- O ran y newidiadau sylweddol sy'n debygol o ddigwydd, bydd heriau a chyfleoedd i bob un o ddeddfwrfeydd y DU. I'r perwyl hwnnw, byddaf yn parhau i weithio'n agos gyda chymheiriaid yn y DU i rannu gwybodaeth, arfer gorau a gwybodaeth sefydliadol ar yr ymatebion i'r heriau hyn.
- O ystyried faint o ddeddfwriaeth sylfaenol sy'n debygol o fynd drwy Senedd y DU a fydd o ddiddordeb, ac a fydd yn berthnasol, i Gymru ac yn ymwneud â meysydd datganoledig, bydd yn bwysig sicrhau bod perthnasau rhyng-seneddol da yn cael eu meithrin ar bob lefel. Nodaf, felly, y dystiolaeth a gyflwynwyd i chi gan Ysgrifennydd y Cabinet dros Gyllid a Llywodraeth Leol sef "bod gadael yr Undeb Ewropeaidd yn golygu newid cyfansoddiadol sylfaenol i Gymru ac i'r DU drwyddi draw, un a fydd yn golygu bod gofyn cael trefniadau newydd rhwng y llywodraethau a'r rheini'n seiliedig ar barch llawn tuag at ddatganoli, er mwyn gallu datblygu fframweithiau ar gyfer y DU gyfan sy'n seiliedig ar gydsyniad pob un o'r pedair llywodraeth." Yn ogystal â hyn, rwy'n tynnu eich sylw at bwysigrwydd goruchwyllo rhyng-seneddol yn y trefniadau hyn.



Casgliad

- I grynhoi, mae Bil y Diddymu Mawr a'r paratoadau ar gyfer ymadawiad y DU â'r UE yn dod â heriau cymhleth i'r meysydd polisi cyhoeddus y mae'r Cynulliad yn gyfrifol amdanynt ac i'r Cynulliad fel sefydliad.
- Mae eich pwyllgor chi a phwyllgorau eraill y Cynulliad eisoes yn gwneud gwaith pwysig o ran nodi'r hyn y mae'r sefydliad yn ei ddisgwyl gan Lywodraeth Cymru ac o ran ymdrin â'r cwestiynau y mae angen eu hateb.
- Rhaid i'r Cynulliad Cenedlaethol fod yn barod i chwarae rhan lawn o ran goruchwylio'r trafodaethau ynghylch ymadael â'r UE, o ran craffu ar Fil y Diddymu Mawr a'r swmp enfawr o deddfwriaeth a fydd yn dilyn, ac o ran sicrhau bod llais pobl Cymru'n cael ei glywed. Bydd hyn yn gofyn llawer gan adnoddau cyfyngedig ein deddfwrfa. Bydd angen i Lywodraeth Cymru a Chomisiwn y Cynulliad fod yn arloesol a radical yn y ffordd yr ydym yn mynd o gwmpas, ac yn cefnogi, ein dyletswyddau deddfwriaethol a chraffu yn yr ychydig flynyddoedd nesaf.
- Wrth i'r broses honno fynd rhagddi, rwy'n benderfynol o ddangos a sicrhau swyddogaeth y Cynulliad Cenedlaethol fel deddfwrfa gref, effeithiol i Gymru.



Y Pwyllgor Materion Allanol a Deddfwriaeth Ychwanegol

15 Mehefin 2017

Annwyl Cadeirydd

Craffu ar y gyllideb ddrafft

Rwy'n ysgrifennu atoch yn dilyn ystyriaeth y Pwyllgor Busnes o'i adroddiad drafft ar newidiadau i'r Rheolau Sefydlog mewn perthynas â chraffu ar y gyllideb ddrafft, cyn i'r newidiadau i'r Rheolau Sefydlog a'r Protocol o ran Proses y Gyllideb gael eu hystyried yn y Cyfarfod Llawn yr wythnos nesaf.

Mae'r newidiadau i broses y gyllideb yn benllanw darn o waith a ddechreuwyd gan y Pwyllgor Cyllid yn y Pedwerydd Cynulliad; mae datganoli pwerau cyllidol yn Neddf Cymru 2014 wedi golygu bod yn rhaid i waith craffu'r Cynulliad bellach ystyried nid yn unig gynlluniau gwariant Llywodraeth Cymru, ond sut y bydd y cynlluniau hyn yn cael eu hariannu, drwy drethi a benthycu.

Mae'r prif newidiadau sy'n cael eu cynnig yn cynnwys bod y gwaith craffu ar y gyllideb yn dod yn broses dau gam, lle mae'r wybodaeth ar lefel uwch y byddai'r Pwyllgor Cyllid yn craffu arni yn cael ei chyhoeddi cyn y manylion sydd eu hangen gan y pwyllgorau polisi, a chaniateir mwy o amser ar gyfer y gwaith craffu. Yn benodol, y gobaith yw y bydd yr amser ychwanegol hwn yn caniatáu i'r pwyllgorau polisi ymgymryd â gwaith craffu manylach o'r gwariant yn eich portffolios, ac ni fydd yn ofynnol mwyach ichi adrodd i'r Pwyllgor Cyllid. Gallwch adrodd yn eich rhinwedd eich hun os byddwch am wneud hynny.




Rwyf wedi gofyn am drafodaeth ynghylch y newidiadau hyn yn fforwm nesaf y Cadeiryddion, er mwyn ein galluogi ni i drafod y newidiadau mewn mwy o fanylder a gallwn ystyried y canlynol:

- sut y bydd gwaith craffu'r Pwyllgor yn gweithio yn ymarferol;
- sut y gall y Pwyllgor Cyllid gadw rôl oruchwyllo;
- sut y gallwn weithio gyda'n gilydd i ymgysylltu cymaint â phosibl â'r cyhoedd;
- sut y gellir diwallu unrhyw anghenion hyfforddi a datblygu ar gyfer pwyllgorau.

Cyn y drafodaeth yn y Cyfarfod Llawn [mae'r newidiadau arfaethedig i'r Rheolau Sefydlog wedi cael eu cyflwyno](#), yn yr un modd â'r [protocol diwygiedig](#).

Os bydd gennych unrhyw gwestiynau am hyn, mae croeso ichi roi gwybod imi, ac edrychaf ymlaen at drafod y newidiadau hyn ymhellach yng nghyfarfod Fforwm y Cadeiryddion ar 12 Gorffennaf 2017.

Yn gywir



Simon Thomas AC

Cadeirydd y Pwyllgor Cyllid



Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon

Mae cyfyngiadau ar y ddogfen hon