

Ymchwiliad i oblygiadau gadael yr Undeb Ewropeaidd i borthladdoedd Cymru

Crynodeb o gyfarfodydd rapporteur yn Nulyn

19 Mehefin 2017

Cefndir

Ar 19 Mehefin 2017, o dan arweiniad y Cadeirydd, aethpwyd ar ymweliad rapporteur â Dulyn gyda Mark Isherwood ac Eluned Morgan. Pwrpas yr ymweliad oedd siarad â chyfeillion yn Iwerddon am faterion a oedd yn ymwneud ag ymchwiliad y Pwyllgor i effaith gadael yr Undeb Ewropeaidd ar borthladdoedd Cymru.

Fel rhan o'r ymchwiliad i borthladdoedd, cyfarfu'r rapporteurs â:

- Shane Ross TD, y Gweinidog dros Drafnidiaeth, Twristiaeth a Chwaraeon;
- Howard Knott a Fiona Burke o Gymdeithas Allforwyr Iwerddon;
- Liam Lacey, Swyddfa Forwrol Iwerddon.

Cyfarfu'r rapporteurs hefyd â'r Seneddwr Neale Richmond, sef Cadeirydd Pwyllgor Dethol Arbennig Seanad ar Ymadawiad y Deyrnas Unedig o'r Undeb Ewropeaidd a swyddogion o'r Adran Materion Tramor a Masnach. Bydd crynodeb o'r trafodaethau hyn yn cael eu darparu ar lafar yng nghyfarfod y Pwyllgor ar 3 Gorffennaf 2017.

Y prif faterion

1. Goblygiadau cyffredinol gadael yr Undeb Ewropeaidd

Y neges allweddol a oedd yn deillio o'r trafodaethau oedd bod Llywodraeth Iwerddon a sefydliadau allweddol sy'n ymwneud â diwydiant a masnach yn cyflawni gwaith cynllunio senarios manwl, gan gynnwys paratoi ar gyfer senario 'dim bargaen'. Ystyrir yn gyffredinol y byddai senario 'dim bargaen' y canlyniad gwaethaf, a safbwynt Iwerddon yw y dylai osgoi unrhyw sefyllfa 'ymyl y dibyn', drwy sefydlu camau trosiannol os bydd angen.

Y safbwynt y mae Llywodraeth Iwerddon wedi'i ddatgan ar gyfer y dyfodol yw y dylai cyn lleied o rwystrau â phosibl fod i fasnachu rhwng y DU a'r UE ar ôl ymadawiad y DU. Pwysleisiodd Llywodraeth Iwerddon fod ei safbwynt yn debyg i safbwynt y DU mewn sawl maes, er y pwysleiswyd mor bwysig yw cael diben a dull gweithredu sy'n gyffredin i'r 27 o aelod wladwriaethau'r UE hefyd. Pwysleiswyd pa mor debygol yw y bydd gadael yr UE yn cael effaith negyddol sylweddol ar Iwerddon.

2. Ymgysylltiad Iwerddon o ran y porthladdoedd

Fel rhan o waith cynllunio Llywodraeth Iwerddon ar senarios posibl, bu'n ymgysylltu â'r sector morwrol ynghylch porthladdoedd. Mae'r cysylltiadau hyn wedi cynnwys trafodaeth ar faterion fel gwiriadau pasbort, gwiriadau tollau, ond hefyd safonau cynhyrchion a rheoliadau eraill.

3. 'Pont tir' y DU



Y rhagdybiaeth sylfaenol o ran trafodaethau ar gludo nwyddau dros lwybr pont tir y DU (ac felly, drwy borthladdoedd Cymru yn bennaf) oedd y byddai'r farchnad yn penderfynu a yw'n cael ei ddefnyddio neu beidio, ac y byddai'r farchnad yn y pen draw yn dewis y llwybr hawsaf, a'r gorau o ran cost.

Credir bod yr ofnau y bydd pont tir y DU yn cael ei hosgoi yn gyfan gwbl o blaid cysylltiadau morwrol uniongyrchol â phorthladdoedd fel Cherbourg a Rotterdam wedi'u gorbwysleisio i raddau helaeth. Mae Swyddfa Datblygu Morol Iwerddon o'r farn na fyddai trefniadau newydd ar ôl gadael yr UE yn cau'r fantais 18 awr o ran mynediad y bont tir at farchnadoedd ar y cyfandir. Byddai'r cyfnewidiadau dan sylw yn un pwyslais allweddol, er ei bod yn amlwg mai'r farchnad a fyddai'n penderfynu ar y mater hwn. Awgrymodd rhai, pe bai'r amseroedd teithio ar y bont tir yn ansicr, oherwydd oedi posibl na ellir ei ragweld a gâi ei achosi gan wiriadau wrth y tollau, y gallai gwasanaethau uniongyrchol hirach ddod yn fwy deniadol gan y gallai amseroedd danfon gael eu rhagweld gyda sicrwydd.

Amlygodd rhai cyfranwyr bod y farchnad yn symud fwyfwy tuag at gludiant cynwysyddion. Byddai hyn yn effeithio ar borthladdoedd Cymru sy'n gyfyngedig iawn o ran eu gallu i brosesu llongau cynhwysyddion.

4. Rheoli ffiniau a gwiriadau tollau

Cafwyd sawl barn wahanol ar y graddau y byddai rheoli ffiniau a gwiriadau tollau yn rhwystro traffig a masnach rhwng Cymru ac Iwerddon ar ôl gadael yr UE. Roedd ymdeimlad cyffredinol y byddai gadael yr UE yn creu oedi mewn porthladdoedd, ond y byddai hyd yr oedi hwnnw'n dibynnu ar y trefniadau terfynol y cytunir arnynt rhwng y DU a'r UE.

Nodwyd y defnydd o dechnoleg fel ffactor lliniarol, er enghraifft drwy ddefnyddio'r trefniadau **Gweithredwr Economaidd Awdurdodedig** (a elwir hefyd yn 'fasnachwr y gellir ymddiried ynddo'). Y farn oedd na fyddai hyn yn dileu'r oedi yn gyfan gwbl, fodd bynnag. Hefyd, roedd amheuaeth ynghylch a oedd modd i dechnoleg o'r fath gael ei gyflwyno mewn pryd ar gyfer y dyddiad arfaethedig ar gyfer gadael yr UE, sef mis Mawrth 2019. Pwysleisiodd swyddogion Llywodraeth Iwerddon y byddai cytundeb gwleidyddol ar egwyddorion yn ofynnol, cyn y bydd modd datblygu atebion TG / cyfreithiol.

Nodwyd y defnydd posibl o unedau wedi'u selio ar y pwynt tarddiad hefyd fel modd o oresgyn y problemau sy'n ymwneud â gwiriadau tollau.

5. Materion yn ymwneud â ffiniau 'caled' neu 'feddal'

O ran y cwestiwn o ffiniau 'caled' neu 'feddal', mae Llywodraeth Iwerddon yn canolbwyntio ar faterion o ran gogledd a de. Caiff hyn ei ystyried yn hanfodol bwysig ar gyfer y Broses Heddwch yng Ngogledd Iwerddon. Mynegwyd pryder gennym ni y gallai ffin feddal rhwng y gogledd a'r de olygu ffin forol galed rhwng y dwyrain a'r gorllewin, gyda chanlyniadau negyddol i borthladdoedd Cymru. Ar ben hynny, gallai ffin galed rhwng y dwyrain a'r gorllewin arwain at gynnydd mewn teithio ar gyfer cludo nwyddau i'r DU a thrwyddi, drwy borthladdoedd yng Ngogledd Iwerddon. Awgrymodd Cymdeithas Allforwyr Iwerddon fod hyn yn fwyaf tebygol ar gyfer masnachwyr yn ardal y ffin, ond yn llai tebygol ar gyfer y rhanbarthau eraill yn Iwerddon, a bod y gallu i deithio allan o borthladdoedd Gogledd Iwerddon yn cynyddu. Yn yr un modd, dywedodd Swyddfa Datblygu Morol Iwerddon, os daw'n haws i ddefnyddio porthladdoedd Gogledd Iwerddon, y bydd rhywfaint o'r busnes presennol ym mhorthladdoedd Iwerddon yn "gollwng" yn ôl i'r llwybr hwnnw.

6. Capasiti



Roedd pryderon ynghylch capasiti'r porthladdoedd ar ddwy ochr Môr Iwerddon yn nodwedd amlwg o'r trafodaethau. Roedd y seilwaith yn y porthladdoedd hyn, a oedd wedi'u cynllunio ar gyfer cludiant rhwydd ar y llongau ac oddi arnynt ("ro-ro") yn cynnwys amseroedd gweithredu tynn, ac maent wedi datblygu dros nifer o flynyddoedd ar y rhagdybiaeth y bydd masnach a symudiad rhydd rhwng Cymru ac Iwerddon. Roedd y diffyg lle i ddarparu ar gyfer cyfleusterau newydd ym mhorthladdoedd Caergybi a Dulyn yn cael ei amlygu fel pryder allweddol.

Deallir bod gwaith eisoes wedi dechrau i ddiwygio Prif Gynllun Porthladd Dulyn yng ngoleuni'r penderfyniad i adael yr UE.

7. Y Rhwydwaith Traws Ewropeaidd (Trafnidiaeth) (TEN-T)

Gwelwyd bod newidiadau i ganllawiau TEN-T yr UE yn debygol o ganlyniad i adael yr UE. Mae Llywodraeth Iwerddon yn ymgysylltu'n weithredol â'r Comisiwn Ewropeaidd o ran ei adolygiad o'r rhwydwaith, ac mae'n awyddus i weld perthynas waith hawdd, yn enwedig ar gyfer Gogledd Iwerddon, ond hefyd mewn perthynas â phorthladdoedd Cymru. Roedd yn amlwg y gallai porthladdoedd sydd ar hyn o bryd ar y rhwydwaith cynhwysfawr (fel Cherbourg) gael eu cynnwys ar y rhwydwaith craidd.

Trafodwyd rôl y DU yn y rhwydwaith yn y dyfodol hefyd, gan gynnwys mewn perthynas â ffrydiau cyllid yr UE. Caiff hyn ei ystyried yn arbennig o bwysig oherwydd bod y DU yn rhan o'r "coridor TEN-T" allweddol y mae Iwerddon yn cymryd rhan ynddo. Trafodwyd y ffaith y gall gwledydd trydydd parti gymryd rhan mewn prosiectau TEN-T a ariennir gan yr UE. Ond, bydd cyfranogiad y DU yn y dyfodol yn dibynnu ar ganlyniad y trafodaethau.

8. Yr Ardal Deithio Gyffredin

Mae'r Ardal Deithio Gyffredin, a oedd yn bodoli ers cyn i Brydain ac Iwerddon ddod yn rhan o'r Undeb Ewropeaidd, yn cael ei hystyried fel mater cymharol syml i'w ddatrys yng nghyd-destun gadael yr UE. Mae safbwyntiau'r DU ac Iwerddon yn gydnaws â'i gilydd o ran yr Ardal Deithio Gyffredin. Nid oes penderfyniad wedi cael ei wneud ar ddyfodol Iwerddon yn yr Ardal Schengen, a bydd dyfodol yr Ardal Deithio Gyffredin yn ffactor yn y penderfyniad hwnnw.

9. Cadwyni cyflenwi

Un o sgîl-ffeithiau oedi cynyddol ym mhorthladdoedd Cymru ac Iwerddon fyddai'r effaith bosibl ar gadwyni cyflenwi, yn enwedig o ran y diwydiant dur a gweithgynhyrchu, a allai gael effaith negyddol ar gystadleurwydd.

10. Materion eraill

Mynegwyd pryderon hefyd am oblygiadau gadael yr UE i feysydd awyr, a diwydiant hedfan mawr Iwerddon.

Dywedodd Cymdeithas Allforwyr Iwerddon wrthym fod y ffaith bod Prydain yn gadael yr UE yn arwain masnachwyr Iwerddon i edrych yn bellach (na'r DU). Awgrymodd arolwg diweddar y Gymdeithas hefyd fod nifer sylweddol o fusnesau Gwyddelig (40 y cant o'r rhai a holwyd) yn ystyried symud eu gweithfeydd prosesu / cynhyrchu i'r DU.

