

# Gwella trafnidiaeth gyhoeddus: datblygiad a chanlyniad Papur Gwyn Llywodraeth Cymru

Briff Ymchwil

Mawrth 2020



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

Gallwch weld copi electronig o'r ddogfen hon ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:  
[www.cynulliad.cymru/ymchwil](http://www.cynulliad.cymru/ymchwil)

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

**Ymchwil y Senedd**  
**Cynulliad Cenedlaethol Cymru**  
**Tŷ Hywel**  
**Bae Caerdydd**  
**CF99 1NA**

Ffôn: **0300 200 7373**  
E-bost: **Lucy.Morgan@Cynulliad.Cymru**  
Twitter: **@SeneddYmchwil**  
Blog: **SeneddYmchwil.blog**  
LinkedIn: **Ymchwil y Senedd, Cynulliad Cenedlaethol Cymru**

© **Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2020**  
Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difriol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru  
**Ymchwil y Senedd**

# **Gwella trafnidiaeth gyhoeddus: datblygiad a chanlyniad Papur Gwyn Llywodraeth Cymru**

## Briff Ymchwil

Mawrth 2020

### **Awdur:**

Lucy Morgan

### **Trosolwg o'r papur:**

Mae'r papur hwn yn rhoi trosolwg o ddatblygiad a chynnwys ymgynghoriad Papur Gwyn Llywodraeth Cymru ynghylch 'gwella trafnidiaeth gyhoeddus', ynghyd ag ymateb i'r cynigion a chanlyniad yr ymgynghoriad. Cyflwynodd y Papur Gwyn gynigion i ddiwygio gwasanaethau bysiau lleol, trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat a threfniadau ar gyfer cynllunio trafnidiaeth rhanbarthol yng Nghymru. Mae Llywodraeth Cymru yn bwrw ymlaen â diwygio gwasanaethau bysiau yn unig. Mae'r papur hwn hefyd yn disgrifio deddfwriaeth ddiweddar y DU a'r Alban ar wasanaethau bysiau fel cymhariaeth cyn y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) a ragwelir.



[www.cynulliad.cymru/ymchwil](http://www.cynulliad.cymru/ymchwil)

## Cynnwys

<b>1. Cyflwyniad.....</b>	<b>1</b>
<b>2. Deddfwriaeth gyfredol .....</b>	<b>2</b>
2.1. Bysiau.....	2
2.2. Cynllun teithio rhatach .....	3
2.3. Tacsis a cherbydau hurio preifat .....	4
2.4. Cyd-awdurdodau trafndiaeth.....	5
<b>3. Datblygu'r Papur Gwyn: ymgynghoriadau</b>	
<b>Llywodraeth Cymru .....</b>	<b>6</b>
3.1. Gwasanaethau bysiau lleol .....	6
3.2. Cynllun teithio rhatach .....	6
3.3. Trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat .....	7
<b>4. Cynigion y Papur Gwyn .....</b>	<b>8</b>
4.1. Bysiau .....	8
4.1.a Partneriaethau ansawdd estynedig.....	8
4.1.b Masnachfreinio.....	10
4.1.c Gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol.....	11
4.1.d Monitro a rhannu gwybodaeth .....	11
4.1.e Prisiau siwrnai consesiynol gorfodol.....	12

4.2. Tacsis a cherbydau hurio preifat.....	12
4.2.a Safonau cenedlaethol.....	12
4.2.b Gorfodi.....	13
4.2.c Rhannu gwybodaeth .....	13
4.3. Cyd-awdurdodau trafndiaeth.....	13

**5. Ymateb i'r Papur Gwyn .....** **15**

5.1. Ymatebion i'r ymgynghoriad .....	15
5.1.a Bysiau .....	15
5.1.b Prisiau siwrnai consesiynol gorfodol.....	17
5.1.c Tacsis a cherbydau hurio preifat.....	18
5.1.d Cyd-awdurdodau trafndiaeth .....	20
5.2. Ymateb Llywodraeth Cymru.....	21
5.2.a Trwyddedu a rheoleiddio tacsis a cherbydau hurio preifat .....	22
5.2.b Cyd-awdurdodau trafndiaeth.....	23
5.2.c Prisiau tocynnau rhatach .....	24
5.2.d Gwasanaethau bysiau.....	25

**6. Deddfau'r DU a'r Alban .....** **27**

6.1. Deddf Gwasanaethau Bysiau 2017.....	27
6.2. Deddf Trafndiaeth (Yr Alban) 2019.....	28

## 1. Cyflwyniad

Ar 10 Rhagfyr 2018, lansiodd Llywodraeth Cymru ymgynghoriad cyhoeddus ar ei **Phapur Gwyn - gwella trafndiaeth gyhoeddus**. Roedd y Papur Gwyn yn cynnig newidiadau i wasanaethau bysiau lleol, gan gynnwys pwy sy'n gymwys am docynnau rhatach, diwygio tacsis a thrwyddedu cerbydau hurio preifat a chreu cyd-awdurdodau trafndiaeth. Ar 10 Gorffennaf 2019, gwnaeth Mark Drakeford AC, y Prif Weinidog, **ddatganiad ar y rhaglen ddeddfwriaethol** ar gyfer gweddill tymor y Pumed Cynulliad. Roedd hyn yn cynnwys cyflwyno "Bil Trafndiaeth Gyhoeddus" a fyddai'n adeiladu ar gynigion y Papur Gwyn. Dywedodd y Prif Weinidog y byddai'r Bil hwn:

...yn rhan allweddol o'r diwygiadau ehangach i wasanaethau bysiau yma yng Nghymru a bydd yn ein helpu i gyflawni ein huchelgais o greu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus sy'n wirioneddol integredig.

Disgwylir y bydd y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yn cael ei gyflwyno yng ngwanwyn 2020. Mae'r papur hwn yn disgrifio'r stori hyd yn hyn yn natblygiad y ddeddfwriaeth hon.



## 2. Deddfwriaeth gyfredol

Mae'r adran hon yn crynhoi'n fyr y sefyllfa gyfreithiol gyfredol yn y meysydd y mae'r Papur Gwyn yn eu trafod.

### 2.1. Bysiau

Yn yr 1980au, dadreoleiddiwyd gwasanaethau bysiau. Drwy **Ddeddf Trafndiaeth 1985** ("Deddf 1985"), cafodd y system trwyddedu gwasanaeth ffyrdd ym Mhrydain Fawr, ac eithrio yn Llundain, ei disodli gan system gofrestru a oedd yn cael gwared ar ddyletsyddau awdurdodau lleol i gydgylltu trafndiaeth teithwyr cyhoeddus lleol. O ganlyniad i Ddeddf 1985, gall cwmni bysiau gofrestru a gweithredu unrhyw wasanaeth y mae'n dewis ei gynnig ar sail fasnachol.

Ers i Ddeddf 1985 ddod i rym, yr unig beth y mae angen i weithredwr bysiau trwyddedig ei wneud i gofrestru gwasanaeth yw rhoi 56 diwrnod o rybudd fel rheol. Yna mae'n ofynnol i'r gweithredwr bysiau redeg y gwasanaeth yn unol â'r fanyleb yn y cofrestriad. Nid oes angen i weithredwyr bysiau gyfeirio at alw gan y cyhoedd na gwasanaethau cyfredol wrth gofrestru gwasanaethau masnachol. Mae'r rhan fwyaf o wasanaethau bysiau yng Nghymru yn gweithredu ar sail fasnachol.

Er mwyn sicrhau bod gwasanaethau sy'n angenrheidiol yn gymdeithasol ar gael, na fyddent o reidrwydd yn cael eu darparu ar sail fasnachol fel arall, rhoddwyd pwerau i awdurdodau lleol o dan Ddeddf 1985 dendro am y gwasanaethau hyn a rhoi cymhorthdal iddynt.

Roedd Deddf 1985 yn gwahardd awdurdodau lleol rhag rhedeg eu gwasanaethau bysiau eu hunain ac eithrio o dan amgylchiadau penodol. Mae'r rhain yn cynnwys lle'r oedd yr awdurdod lleol eisoes yn gweithredu'r cwmni cyn i Ddeddf 1985 ddod i rym, fel Bws Caerdydd a Bws Casnewydd, neu lle mae Gweinidogion Cymru wedi rhoi eithriad rhag y cyfyngiad yn achos gweithredwyr bysiau bach.

Cyflwynodd **Deddf Trafndiaeth 2000** (fel y'i diwygiwyd) ("Deddf 2000") ystod o ddarpariaethau gyda'r bwriad o gefnogi'r gwaith o weithredu gwasanaethau bysiau lleol. Roedd yn rhoi pwerau i awdurdodau lleol weithredu cynlluniau contract ansawdd a chynlluniau partneriaeth ansawdd. Yn y bôn, trefniant masnachfaint yw cynllun contract ansawdd sy'n caniatáu i awdurdod lleol, neu ddau neu fwy o awdurdodau lleol sy'n gweithredu ar y cyd, atal dadreoleiddio'r farchnad fysiau mewn ardal. Mae'r awdurdod lleol (neu'r awdurdodau sy'n

gweithredu ar y cyd) yn cytuno ar gontract unigryw gyda gweithredwr bysiau i redeg y gwasanaethau sy'n cael eu pennu yn y cynllun. Nid oes unrhyw gynlluniau contract ansawdd wedi cael eu rhoi ar waith ym Mhrydain hyd yma.

Mae cynlluniau partneriaeth ansawdd yn gytundebau ffurfiol rhwng awdurdod lleol ac un neu fwy o weithredwyr bysiau i ddarparu gwasanaeth. Mae'r awdurdod lleol yn cytuno i fuddsoddi mewn gwell cyfleusterau, fel arosfannau a llochesi bysiau, ac mae'r gweithredwyr bysiau'n cytuno i ddarparu gwasanaethau i safon benodol.

O ran gwybodaeth am wasanaethau bysiau, o dan Ddeddf 2000 gall awdurdodau lleol ofyn am nifer o ddarnau o wybodaeth gan weithredwyr bysiau, gan gynnwys: nifer y teithiau teithwyr gan weithredwyr yn eu hardal; manylion am strwythurau prisiau tocynnau; a'r pellter y mae cerbydau'n ei deithio wrth ddarparu'r gwasanaethau hynny. Mae Deddf 2000 hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol sicrhau bod gwybodaeth benodol ar gael i'r cyhoedd, gan gynnwys: gwybodaeth am amserlenni; gwybodaeth am brisiau tocynnau; manylion am gyfleusterau ar gyfer pobl anabl; consesiynau teithio; a chysylltiadau â gwasanaethau trafndiaeth teithwyr eraill.

### 2.2. Cynllun teithio rhatach

Roedd Deddf 2000 yn darparu bod gweithredwyr gwasanaethau bysiau lleol yn cynnig tocynnau teithio rhatach gorfodol. Mae hyn yn berthnasol i deithwyr penodol, gan gynnwys pobl hŷn a'r rheini â mathau penodol o anabledd, sy'n caniatáu iddynt deithio am ddim gyda phas. Mae'n ofynnol i weithredwyr gludo deiliaid y pasys hyn yn rhad ac am ddim. Awdurdodau lleol sy'n cyflwyno'r pasys hyn ac mae'n rhaid iddynt ad-dalu gweithredwyr. Ar hyn o bryd, yng Nghymru, mae corff cyflenwi trafndiaeth Llywodraeth Cymru, sef Trafndiaeth Cymru, yn gyfrifol am gyflwyno pasys o dan gytundeb asiantaeth gydag awdurdodau lleol Cymru.

Mae **Gorchymyn Consesiynau Teithio (Estyn yr Hawl i'w Cael) (Cymru) 2001** ("Gorchymyn 2001") yn estyn cwmpas daearyddol y cynllun fel bod modd defnyddio pasys yn genedlaethol. Hefyd, fe wnaeth newidiadau ehangach fel: cael gwared ar gyfyngiadau amser ar eu defnyddio; ymestyn yr hawl i ddynion rhwng 60 oed ac oedran pensiwn a chymdeithion pobl anabl benodol sydd angen cymorth. Er bod Gorchymyn 2001 wedi'i ddiddymu, parhawyd â'r polisi o dan **Ddeddf Teithio Rhatach ar Fysiau 2007**.

Fe wnaeth **Rheoliadau Consesiynau Teithio Gorfodol (Trefniadau Ad-dalu) (Cymru) 2001** bennu'r amcan na ddylai gweithredwyr bysiau fod yn well neu'n waeth eu byd yn ariannol o ganlyniad i gludo teithwyr â chonsesiynau.

### 2.3. Taxis a cherbydau hurio preifat

Gall taxi, a elwir yn draddodiadol yn gerbyd hacni, fasnachu i'w hurio (codi teithwyr o safleoedd a chael eu galw o'r stryd) a gall hefyd wneud gwaith a drefnir ymlaen llaw. Dim ond gwaith a drefnir ymlaen llaw y gall cerbyd hurio preifat ei wneud.

O dan y ddeddfwriaeth gyfredol, er mwyn i darsi weithredu, rhaid i'r cerbyd a'r gyrrwr gael eu trwyddedu gan awdurdod lleol o dan **Ddeddf Cymalau Heddlu Tref 1847**. Rhaid i weithredwyr, cerbydau a gyrrwyr cerbydau hurio preifat gael eu trwyddedu o dan **Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976** ("Deddf 1976").

Dim ond yn eu hardal drwyddedu eu hunain y gall taxis fasnachu i'w hurio, ond yn gyffredinol gallant wneud gwaith a drefnir ymlaen llaw yn unrhyw le. Yn yr un modd, er bod yn rhaid i weithredwr, cerbyd a gyrrwr cerbyd hurio preifat gael ei drwyddedu gan yr un awdurdod lleol (yr hyn a elwir yn 'glo triphlyg'), gall y trefniant ddigwydd yn unrhyw le. Mae **Deddf Dadreoleiddio 2015** hefyd yn caniatáu is-gontractio archebion cerbydau hurio preifat i weithredwyr sydd wedi'u trwyddedu mewn man arall.

Caiff gweithio y tu allan i ardal gartref ei alw'n waith 'trawsffiniol' neu'n 'drawsffinio'. Er bod y ddeddfwriaeth gyfredol yn caniatáu 'trawsffinio', mae'r fframwaith deddfwriaethol ar gyfer taxis a cherbydau hurio preifat wedi'i fframio fel system leol. Ceir gofynion cyffredin, gan gynnwys y ffaith bod yn rhaid i awdurdod lleol, wrth roi trwydded cerbydau hurio preifat, fod yn fodlon bod y cerbyd yn addas i'w ddefnyddio, yn gweithio'n fecanyddol, ac yn ddiogel ac yn gyfforddus. Fodd bynnag, mae gan awdurdodau lleol ddisgresiwn yn yr amodau sydd ynghlwm wrth drwyddedau, sydd wedi arwain at amrywiadau mewn safonau trwyddedu rhwng awdurdodau.

Wrth roi trwydded i gyrrwr neu weithredwr taxi neu gerbyd hurio preifat, mae Deddf 1976 yn nodi na ddylai'r awdurdod lleol wneud hynny oni bai ei fod yn fodlon bod yr ymgeisydd yn unigolyn addas a phriodol i ddal trwydded yrru, ac nad yw'r ymgeisydd wedi'i wahardd. Nid oes diffiniad cyfreithiol o'r hyn a olygir gan unigolyn addas a phriodol.

Mae'r fframwaith statudol hefyd yn darparu ar gyfer gorfodi ar lefel awdurdod lleol. Mae gan awdurdodau lleol bwerau o dan Ddeddf 1976 i atal, dirymu neu wrthod adnewyddu trwydded y maent wedi'i rhoi, yn amodol ar apêl i Lys Ynadon. Fodd bynnag, ni allant gymryd camau yn erbyn gyrrwyr, cerbydau neu weithredwyr sydd wedi'u trwyddedu gan awdurdod arall.

### 2.4. Cyd-awdurdodau trafndiaeth

Fe wnaeth **Deddf Trafndiaeth (Cymru) 2006** ("Deddf 2006") roi pwerau i Weinidogion Cymru sefydlu cyd-awdurdodau trafndiaeth i gyflawni swyddogaethau trafndiaeth penodedig ar gyfer ardal sy'n cynnwys dau awdurdod lleol neu fwy. Mae Deddf 2006 yn nodi bod yn rhaid sefydlu'r cyd-awdurdod trafndiaeth fel corff corfforedig a gall gorchymyn i'w sefydlu gynnwys darpariaethau sy'n cynnwys cyfansoddiad, trafodion ac ariannu'r cyd-awdurdod trafndiaeth.

Mae'r dull gweithredu hwn yn wahanol i ddull gweithredu'r Consortiwm Trafndiaeth Rhanbarthol ym maes cynllunio trafndiaeth ranbarthol, a gefnogwyd yn flaenorol gan Lywodraeth Cymru.

Mae Deddf 2000 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol Cymru ddatblygu cynlluniau trafndiaeth lleol. Roedd **Gorchymyn Cynllunio Trafndiaeth Rhanbarthol (Cymru) 2006** ("Gorchymyn 2006") yn caniatáu i awdurdodau lleol yng Nghymru wneud cynlluniau trafndiaeth lleol ar y cyd fel rhanbarth. Roedd y Gorchymyn yn pennu pedwar grŵp trafndiaeth awdurdod lleol: de-ddwyrain Cymru; de-orllewin Cymru; canolbarth Cymru a gogledd Cymru. Daeth y rhain yn bedwar consortiwm trafndiaeth rhanbarthol ar gyfer y pedwar rhanbarth, sef SEWTA, SWWITCH, TraCC a Taith.

Fe wnaeth Llywodraeth Cymru ariannu'r gwaith o gyflwyno'r cynlluniau trafndiaeth rhanbarthol drwy gyllid grant. Fodd bynnag, ym mis Ionawr 2014, fe wnaeth Edwina Hart AC, Gweinidog yr Economi, Gwyddoniaeth a Thrafndiaeth ar y pryd, **ddatganiad ysgrifenedig** yn dweud y byddai cyllid a oedd yn arfer cael ei weinyddu'n rhanbarthol yn cael ei ddyrannu'n uniongyrchol i awdurdodau lleol, ond y byddai modd iddynt weithio ar y cyd. Diddymwyd Gorchymyn 2006, ond mae **Gorchymyn Cynllunio Trafndiaeth Rhanbarthol (Cymru) 2014** yn dal i roi'r opsiwn i awdurdod lleol baratoi cynlluniau trafndiaeth lleol ar y cyd gydag un neu fwy o awdurdodau lleol eraill.

### 3. Datblygu'r Papur Gwyn: ymgynghoriadau Llywodraeth Cymru

Fe wnaeth **Deddf Cymru 2017** ddiwygio **Deddf Llywodraeth Cymru 2006** i ddatganoli cymhwysedd deddfwriaethol sylfaenol ar gyfer trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat a chofrestru gwasanaethau bysiau lleol i'r Cynulliad. Roedd y datganoli hwn yn gefndir i gyfres o ymgynghoriadau gan Lywodraeth Cymru yn ystyried opsiynau ar gyfer newidiadau cyfreithiol i wasanaethau bysiau, tacsis a cherbydau hurio preifat.

#### 3.1. Gwasanaethau bysiau lleol

Yn 2017, ymgynghorodd Llywodraeth Cymru ar gynigion “**i wella gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru**”. Roedd hyn yn cynnwys 12 o gynigion, ond ni chafodd pob un ohonynt eu cynnwys wedi hynny ym Mhapur Gwyn 2018. Mae'r cynigion **na aethant ymlaen** yn cynnwys:

- ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau ymgynghori ag awdurdodau lleol cyn cofrestru, amrywio neu gael gwared ar wasanaeth;
- ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol, yn rhan o'u cynlluniau trafndiaeth lleol, nodi'r trefniadau y mae'n rhaid iddynt eu gwneud i sicrhau bod eu cymunedau yn derbyn y gwasanaethau y mae eu hangen arnynt, a sut y bydd y rhain yn rhyng-gysylltu â **rhwydwaith TrawsCymru** a gwasanaethau rheilffyrdd i deithwyr; a
- phwerau i alluogi Llywodraeth Cymru i sefydlu cynllun tocynnau cenedlaethol ar gyfer bysiau a rheilffyrdd, neu gyfuniad o foddau, yng Nghymru.

Yn dilyn hynny, cafodd cynigion eraill fel y rhai yn ymwneud â darparu gwybodaeth am fysiau, masnachfreinio bysiau, gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol a phartneriaethau bysiau eu datblygu a'u cynnwys yn y Papur Gwyn.

#### 3.2. Cynllun teithio rhatach

Yn gynnar yn 2018, ymgynghorodd Llywodraeth Cymru ar y **cynllun teithio rhatach gorfodol yng Nghymru**. Nododd yr ymgynghoriad ymrwymiad Llywodraeth Cymru i bobl hŷn, pobl anabl a chyn-filwyr gael teithio ar fysiau am ddim. Fodd bynnag, nododd fod newidiadau demograffig yn golygu bod angen “ystyried yn ofalus a yw parhad y cynllun yn ariannol hyfyw ac yn gynaliadwy i'r dyfodol”.

Ystyriodd yr ymgynghoriad nifer o opsiynau a materion, gan gynnwys:

- a ddylai Llywodraeth Cymru weinyddu'r cynllun;
- a ddylid cynyddu'r oedran cymwys ar gyfer pobl hŷn sy'n ymgeiswyr newydd i gyd-fynd ag oedran ymddeol gwladwriaeth y DU;
- a ddylai Llywodraeth Cymru gadw'r hawl i bobl anabl a chyn-filwyr;
- a ddylid cyfyngu'r hawl i deithio i deithio y tu allan i'r oriau brig yn unig; ac
- a ddylid codi “ffi ymgeisio” i dalu costau gweinyddol.

Dim ond y cynnig i gynyddu'r oedran cymwys ar gyfer pobl hŷn a ddatblygwyd yn y Papur Gwyn.

#### 3.3. Trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat

Rhwng 2011 a 2014 fe wnaeth **Comisiwn y Gyfraith gynnal ymgynghoriad ynghylch gwasanaethau tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru a Lloegr**. Nid yw'r mwyafrif o argymhellion y Comisiwn, gyda rhai eithriadau fel y darpariaethau is-gontractio ar gyfer cerbydau hurio preifat y cyfeiriwyd atynt uchod, wedi'u rhoi ar waith eto. Cynhaliodd Llywodraeth Cymru **ei hymgyngoriad ei hun ynghylch trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat** yn 2017, a roddodd ystyriaeth bellach i nifer o argymhellion a wnaed gan Gomisiwn y Gyfraith. Cynigiodd yr ymgynghoriad ystod o newidiadau, gan gynnwys:

- cyflwyno safonau cenedlaethol, gydag awdurdodau lleol yn gallu ychwanegu safonau ychwanegol “pan fo'n briodol gwneud hynny”;
- bydd awdurdodau lleol yn parhau i fod yn gyfrifol am gyflwyno trwyddedau ac am gyflawni'r gwaith gorfodi;
- ei gwneud yn haws i dacsis a cherbydau hurio preifat weithio ar draws ffiniau awdurdodau lleol, a chaniatáu i awdurdodau lleol gymryd camau gorfodi yn erbyn cerbydau a gyrwyr sydd wedi'u trwyddedu mewn gwahanol ardaloedd a chyflwyno cosbau llymach ar gyfer towtio; a
- chadw gallu awdurdodau lleol i gyfyngu ar nifer y tacsis sy'n gweithio yn eu hardal.

Ni wnaeth pob un o'r materion a godwyd yn yr ymgynghoriad arwain at gynigion yn y Papur Gwyn. Fodd bynnag, fe wnaeth yr ymgynghoriad lywio cynigion y Papur Gwyn ynghylch safonau cenedlaethol, camau gorfodi a rhannu gwybodaeth at ddibenion diogelu.

## 4. Cynigion y Papur Gwyn

Ym mis Rhagfyr 2018, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ymgynghoriad ar ei **Phapur Gwyn – Gwella Trafndiaeth Gyhoeddus**. Yn rhagair y ddogfen ymgynghori, dywedodd Ken Skates AC, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Seilwaith ar y pryd:

Mae angen inni fynd ati, drwy gyfrwng deddfwriaeth, i roi'r cyfle inni fod yn hyblyg wrth ymateb i anghenion y gymuned leol... sail ein cynigion yw'n huchelgais i weithio mewn ffordd gydlynol wrth ddatblygu'n cynlluniau ar gyfer rheilffyrdd, ffyrdd, teithio llesol a gwasanaethau parcio a theithio strategol er mwyn creu system trafndiaeth gyhoeddus integredig, carbon isel ledled y wlad.

### 4.1. Bysiau

Nododd y Papur Gwyn:

Mae symiau sylweddol o gyllid cyhoeddus yn cael eu gwario ar wasanaethau bysiau, ac mae Llywodraeth Cymru yn rhoi dros £220 miliwn o gymorth bob blwyddyn ar gyfer gwasanaethau cludo cleifion mewn achosion nad ydynt yn rhai brys, cludiant i'r ysgol, gwasanaeth bysiau TrawsCymru, grantiau sy'n gysylltiedig â bysiau ac ad-daliadau sy'n gysylltiedig â'r cynllun Prisiau Siwrnai Consesiynol Gorfodol. Er gwaethaf y symiau sylweddol hyn o gyllid, nid ydym yn llwyddo i ddarparu'r gwasanaeth yr ydym yn awyddus i'w weld ac nid oes gan gymunedau y cysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus y mae arnynt eu hangen.

Er bod Llywodraeth Cymru wedi awgrymu na fydd deddfwriaeth ar ei phen ei hun yn gwrthdroi tueddiadau hirdymor yn y defnydd o fysiau, dywedodd y gall gynnyg yr hyn sydd ei angen ar awdurdodau lleol i deilwra'u dull gweithredu a defnyddio adnoddau cyfyngedig yn fwy effeithiol.

Mae'r adrannau a ganlyn yn amlinellu'r newidiadau arfaethedig ar gyfer gwasanaethau bysiau.

#### 4.1.a Partneriaethau ansawdd estynedig

Roedd y Papur Gwyn yn cynnig rhoi pwerau i awdurdodau lleol ddatblygu partneriaethau ansawdd estynedig. Disgrifir y partneriaethau hyn fel partneriaethau cydweithredol rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau i ddatblygu cynlluniau y cytunir arnynt ar gyfer darparu a gwella gwasanaethau bysiau lleol.

Dim ond nifer gyfyngedig o gynlluniau partneriaeth ansawdd sydd wedi'u sefydlu yng Nghymru. Er bod Llywodraeth Cymru wedi dweud ei bod yn cydnabod bod

modd cyflawni llawer o hyd o fewn y drefn cynlluniau partneriaeth ansawdd a'i bod yn bwriadu eu cadw, dywedodd ei bod yn cynnig rhoi'r cyfle i awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau weithio'n fwy cydweithredol drwy gynllun ansawdd estynedig.

Cynigiodd y Papur Gwyn y byddai partneriaethau ansawdd estynedig yn seiliedig ar adolygiad ar y cyd o wasanaethau bysiau lleol a gynhelir gan awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau yn eu hardal. Byddai'r rhwydwaith bysiau yn cael ei ddadansoddi i weld a yw'n bodloni ac yn diwallu anghenion lleol. Byddai cynllun partneriaeth ansawdd estynedig yn eistedd ochr yn ochr ag un neu fwy o gynlluniau partneriaeth ansawdd estynedig. Byddai'r cynllun yn nodi'r gofynion i'w bodloni gan weithredwyr bysiau ac unrhyw gamau i'r awdurdod lleol eu cymryd er mwyn cyflawni'r amcanion ynddo. Byddai Gweinidogion Cymru yn paratoi canllawiau i weithredwyr bysiau ac awdurdodau lleol ddatblygu partneriaethau ansawdd estynedig.

Dywedodd y Papur Gwyn y byddai'n "hanfodol y dylid cytuno'n ffurfiol ar elfennau'r Plan a'r Cynlluniau" gan yr awdurdod lleol a mwyafrif y gweithredwyr bysiau fel na allai'r naill ochr orfodi'r gofynion ar yr ochr arall. Er mwyn sicrhau bod cydweithredu'n digwydd, cynigiodd:

- bod y gweithredwyr bysiau o fewn ardal y bartneriaeth ansawdd estynedig yn cael cyfle i fynegi eu barn yn ffurfiol ar y plan a'r cynllun ar ôl iddynt gael eu drafftio. Byddai hyn yn digwydd drwy fecanwaith pleidleisio sy'n golygu bod angen i "ddigon o weithredwyr bleidleisio o blaid y cynnig";
- dim ond os bydd cefnogaeth ddigonol y bydd yr awdurdod lleol yn gallu dechrau ymgynghoriad cyhoeddus ar y bartneriaeth ansawdd estynedig arfaethedig. Bwriad y Papur Gwyn oedd y byddai'r ymgynghoriad yn "sicrhau bod barn teithwyr wrth wraidd y bartneriaeth"; ac
- yn dilyn yr ymgynghoriad hwn, byddai angen i'r awdurdod lleol 'wneud' y plan a'r cynllun terfynol ar gyfer y bartneriaeth ansawdd estynedig.

Cynigiodd y Papur Gwyn, pan fydd y bartneriaeth ansawdd estynedig ar waith yn ffurfiol, y byddai'n ofynnol i bob gweithredwr bysiau yn yr ardal gydymffurfio â'i safonau gwasanaeth. Byddai hyn yn cael ei orfodi drwy'r system cofrestru bysiau a gellid dirymu neu wrthod adnewyddu cofrestriad gweithredwyr sy'n methu â chyrraedd y safonau.

Dywedodd Llywodraeth Cymru ei bod wedi ystyried newidiadau deddfwriaethol yn Lloegr a'r Alban ac wedi cynnig model tebyg i Gymru gan y byddai hyn "o fudd i'r gweithredwyr [a fyddai'n] rhan annatod o ddatblygiad unrhyw gynllun, ac mae llawer ohonynt yn gweithredu ar draws y DU".



#### 4.1.b Masnachfreinio

Roedd cynigion y Papur Gwyn yn cynnwys rhoi'r pwerau i awdurdodau lleol roi masnachfreintiau. Mae masnachfreinio yn rhoi'r hawl unigryw i weithredwr bysiau redeg llwybr neu lwybrau bws yn dilyn proses dendro gystadleuol.

Fel y trafodwyd uchod, mae pwerau'n bodoli ar hyn o bryd i roi cynlluniau contract ansawdd ar waith, sef ffurf ar fasnachfreinio, ond nid yw darpariaethau perthnasol Deddf 2000 wedi'u dechrau yng Nghymru eto. Disgrifiodd y Papur Gwyn y broses fel un sydd "yn rhy gymhleth ac yn drwm ar adnoddau". Amlygodd nad oes unrhyw gynlluniau contract ansawdd wedi cael eu datblygu hyd yma yng Nghymru, a **dim ond un ymgais aflwyddiannus a fu** ym Mhrydain.

Cynigiodd Llywodraeth Cymru, wrth ystyried cynllun masnachfaint, fod yn rhaid i awdurdodau lleol ystyried yr egwyddorion a ganlyn:

- sut y bydd masnachfaint yn gwella'r gwasanaeth i deithwyr;
- sut y byddai'r fasnachfaint yn ymateb i anghenion trafndiaeth lleol ac ystyried y rhwydwaith bysiau ehangach – yn rhanbarthol ac yn genedlaethol;
- a yw'r fasnachfaint yn fforddiadwy ac a fydd yn gynaliadwy yn ariannol yn yr hirdymor; a
- bod yn rhaid i benderfyniadau fod yn dryloyw a'u bod yn destun gwaith craffu, fel bod gweithredwyr, teithwyr ac eraill yn gallu dylanwadu ar y cynigion.

Cynigiodd y Papur Gwyn y dylai'r awdurdod lleol gynnal asesiad o'r cynigion masnachfaint i ddangos ei fod wedi ystyried:

- effeithiau tebygol y cynllun masnachfaint arfaethedig;
- a fyddai'n cyfrannu at weithredu cynlluniau trafndiaeth yr awdurdod lleol;
- a yw'n cynnig gwerth am arian, gan gynnwys costau a buddion y cynllun (yn gymdeithasol ac yn amgylcheddol);
- sut y byddai'r awdurdod lleol yn gwneud ac yn gweithredu'r cynllun ac a yw'n fforddiadwy; ac
- i ba raddau y byddai'r awdurdod lleol yn gallu sicrhau contractau i weithredu'r gwasanaethau o dan y cynllun.

Cynigiodd Llywodraeth Cymru y byddai'n hanfodol bod awdurdodau lleol yn ymgynghori'n gyhoeddus ar gynlluniau masnachfaint i ganiatáu gwaith craffu gan y cyhoedd. Byddai'r asesiad a gynhelir gan yr awdurdod lleol yn cael ei gyhoeddi.

Amlinellodd y Papur Gwyn, pan fydd cynnig masnachfaint wedi'i roi ar waith, ac ardal y fasnachfaint wedi cymryd lle'r farchnad ddadroleiddiedig, y byddai'n rhaid i'r holl wasanaethau bysiau lleol weithredu o dan gontract y fasnachfaint neu o dan drwydded a roddir gan yr awdurdod lleol.

Nododd y Papur Gwyn y gellid rhoi trwyddedau i rai gwasanaethau masnachol weithredu o fewn ardal fasnachfaint, fel gwasanaeth pellter hir TrawsCymru, sy'n gweithredu ar draws nifer o ffiniau awdurdodau lleol. Cynigiodd hefyd na fyddai rhoi trwyddedau yn gyfyngedig i'r sefyllfaoedd hynny yn unig, ac y gallai gweithredwr bysiau wneud cais am drwydded i ddarparu gwasanaeth lleol nad yw'r fasnachfaint yn ei gwmpasu. Cynigiodd Llywodraeth Cymru hefyd y gallai awdurdodau lleol atodi amodau i drwyddedau, fel safon gwasanaethau.

#### 4.1.c Gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol

Dywedodd y Papur Gwyn fod adegau pan nad yw awdurdodau lleol yn derbyn unrhyw dendrau, neu ychydig iawn, ar gyfer gwasanaethau â chymhorthdal y maent yn eu hystyried yn rhai angenrheidiol. O ganlyniad i hyn, nid oes fawr ddim cystadleuaeth, felly gall awdurdodau lleol or-dalu'n sylweddol am y gwasanaethau hyn.

Cynigiodd Llywodraeth Cymru y dylai awdurdodau lleol allu rhedeg eu gwasanaethau bysiau eu hunain, naill ai'n uniongyrchol neu drwy gwmni hyd braich a fyddai'n rheoli gweithrediadau o ddydd i ddydd. Dywedodd Llywodraeth Cymru y cred y gallai'r cynnig hwn leihau faint o arian cyhoeddus sydd ei angen i redeg y gwasanaethau angenrheidiol hyn, neu gyflwyno gwasanaeth bws nad oedd yr awdurdod lleol yn gallu ei sicrhau gyda chymhorthdal.

#### 4.1.d Monitro a rhannu gwybodaeth

Pwysleisiodd y Papur Gwyn pa mor bwysig ydyw bod gwybodaeth ar gael am wasanaethau bysiau, prisiau tocynnau a phrydlondeb. Gan gyfeirio at y ddeddfwriaeth gyfredol, dywedodd fod disgwyliadau teithwyr wedi newid. Nododd y ffaith bod awdurdodau lleol ac eraill, fel datblygwyr apiau ffôn clyfar, hefyd eisiau cael gwybodaeth nad yw bob amser yn hawdd cael gafael arni ar hyn o bryd.

Cynigiodd Llywodraeth Cymru y dylid creu pwerau statudol newydd i Weinidogion Cymru wneud rheoliadau sy'n ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau a chyrrff eraill ddarparu gwybodaeth am lwybrau gwasanaeth bysiau lleol, amserlenni, prisiau a thocynnau. Nododd y Papur Gwyn, drwy ddatgelu'r wybodaeth hon drwy reoliadau, y byddai Gweinidogion Cymru yn gallu addasu'r hyn y mae'n gofyn amdano yn y dyfodol.

Cynigiodd hefyd y byddai gan Weinidogion Cymru bwerau i ganiatáu i awdurdodau lleol ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau ddarparu gwybodaeth am wasanaeth iddynt os yw'r gweithredwr yn cynnig newid neu ganslo gwasanaeth. Byddai awdurdodau lleol yn gallu datgelu'r wybodaeth hon fel rhan o broses dendro i ddisodli'r gwasanaeth.

#### 4.1.e Prisiau siwrnai consesiynol gorfodol

Cynigiodd Llywodraeth Cymru y dylid cynyddu oedran yr hawl i bas bws consesiynol i gyd-fynd ag oedran pensiyndwy menywod. Awgrymodd y Papur Gwyn fod "llwyddiant y cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol yng Nghymru wedi arwain at amryw o ganlyniadau nas ragwelwyd". Yn benodol, er bod nifer y teithwyr bysiau wedi gostwng, roedd nifer y teithwyr consesiynol wedi cynyddu i tua 47 y cant o gyfanswm y teithiau bws. Daeth y Papur Gwyn i'r casgliad:

... bod cost y cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol i'r pwrs cyhoeddus yn cynyddu ac mae angen i Lywodraeth Cymru ystyried ffyrdd o reoli'r costau sy'n codi heb effeithio ar gymhwysedd y personau hynny sydd â hawl i gael cerdyn teithio rhatach ar hyn o bryd.

Wrth gynnig cynnydd yn yr oedran hawlio, dywedodd y Papur Gwyn y byddai hyn yn digwydd yn gynyddrannol yn hytrach nag yn newid unwaith ac am byth, ac na fyddai unrhyw un a oedd â phas consesiynol adeg newid y gyfraith yn ei golli.

## 4.2. Tacsis a cherbydau hurio preifat

Amlinellodd ail ran dogfen ymgynghori Llywodraeth Cymru ei chynigion i ddiwygio'r diwydiant tacsis a cherbydau hurio preifat. Nododd y Papur Gwyn fod y fframwaith deddfwriaethol cyfredol yn seiliedig ar system leol lle mae trwyddedau'n cael eu rhoi i wasanaethau i weithio o fewn ffin awdurdod lleol. Dywedodd fod datblygiadau mewn technoleg wedi arwain at ddiffyg cyfatebiaeth rhwng y ddeddfwriaeth hyn a'r hyn sy'n digwydd yn ymarferol heddiw. Er enghraifft, awgrymodd nad oedd y ddeddfwriaeth yn rhagweld, ac nid yw'n darparu ar gyfer, archebion gan gwsmeriaid ac anfon gyrwyr drwy apiau ffôn clyfar, sy'n cynyddu i ba raddau y gall cerbydau weithio y tu allan i ffiniau eu hawdurdodau lleol.

Nododd y Papur Gwyn faterion penodol, ac atebion arfaethedig, yn y tri maes a ganlyn.

#### 4.2.a Safonau cenedlaethol

Nododd y Papur Gwyn fod gan awdurdodau lleol safonau trwyddedu gwahanol, gan arwain at gostau gwahanol i weithredwyr a safonau ansawdd a diogelwch gwahanol i deithwyr. Nododd y gallai ymgeiswyr am drwyddedau wneud cais i

awdurdodau lleol sydd â safonau is, a gweithredu mewn awdurdodau lleol eraill sydd â safonau uwch, wedi'u hwyluso gan y datblygiadau technolegol a drafodwyd uchod.

Cynigiodd Llywodraeth Cymru roi bwerau i Weinidogion Cymru greu safon drwyddedu genedlaethol drwy reoliadau y byddai'n rhaid i'r awdurdod trwyddedu eu hystyried wrth roi trwyddedau.

#### 4.2.b Gorfodi

Nododd y Papur Gwyn nad yw awdurdodau lleol yn gallu cymryd camau gorfodi ar hyn o bryd yn erbyn gweithredwyr sydd wedi'u trwyddedu mewn ardal arall. Cynigiodd ddiwygio'r gyfraith i ganiatáu i awdurdod trwyddedu atal neu ddirymu trwydded unrhyw gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal.

#### 4.2.c Rhannu gwybodaeth

Nododd y Papur Gwyn nad oes modd i awdurdodau lleol rannu gwybodaeth ynghylch trwyddedu, sy'n risg o ran diogelu lle mae modd cael trwydded mewn un awdurdod lleol a'i defnyddio mewn awdurdod arall. Cynigiodd y dylid creu cronfa ddata, neu drefniadau eraill, i sicrhau bod modd rhannu gwybodaeth berthnasol.

## 4.3. Cyd-awdurdodau trafndiaeth

Cynigiodd Llywodraeth Cymru ddefnyddio bwerau o dan *Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006* ("Deddf 2006") i sefydlu cyd-awdurdodau trafndiaeth, gan ddatblygu dull rhanbarthol ym maes cynllunio a darparu gwasanaethau trafndiaeth. Roedd y Papur Gwyn yn rhagweld nifer o fuddion, fel caffael effeithlon, safoni a gwell ansawdd o ran gwasanaethau.

Amlinellodd y Papur Gwyn ddau opsiwn posibl ar gyfer strwythur sefydliadol cyd-awdurdodau trafndiaeth:

1. Un cyd-awdurdod trafndiaeth ar gyfer Cymru gyfan gyda phwyllgorau'r cyd-awdurdod trafndiaeth cenedlaethol yn gweithredu fel byrddau cyflenwi rhanbarthol; neu
2. Cyd-awdurdod trafndiaeth cenedlaethol gyda thri chyd-awdurdod trafndiaeth rhanbarthol ar wahân, gan greu cyfanswm o bedwar.

Er y byddai cyd-awdurdodau trafndiaeth yn cael eu sefydlu drwy Ddeddf 2006, cynigiodd Llywodraeth Cymru y byddai "Bil yn ofynnol i wneud mân ddiwygiadau i'r bwerau galluogi hynny". Yn benodol, cynigiodd y byddai Gweinidogion Cymru

yn cael eu cynrychioli ar y cyd-awdurdodau trafndiaeth, bod ganddynt bwerau i gyhoeddi canllawiau a chyfarwyddyd, ac ymyrryd lle mae cyd-awdurdod trafndiaeth yn methu.

Ynghyd ag ystod o bwerau mewn perthynas â gwasanaethau bysiau, roedd y Papur Gwyn yn ystyried rôl bosibl i gyd-awdurdodau trafndiaeth o ran trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. Awgrymodd, yn hytrach na mynd i'r afael â'r angen am safonau, gorfodi traws-awdurdod a rhannu gwybodaeth ar lefel awdurdod lleol, y gallai'r swyddogaethau hyn gael eu trosglwyddo i gyd-awdurdod trafndiaeth cenedlaethol. Byddai hyn yn "creu un ardal drwyddedu safonol a fyddai'n cynnwys Cymru gyfan, [ac yn] symleiddio trefniadau gorfodi a rhannu gwybodaeth".

## 5. Ymateb i'r Papur Gwyn

### 5.1. Ymatebion i'r ymgynghoriad

Cynhaliwyd **ymgynghoriad ar gynigion Llywodraeth Cymru** hyd at fis Mawrth 2019, a daeth 564 o ymatebion i law. O'r rhain, roedd 278 o ymatebion gan Gynghrair Hacni Caerdydd ar ffurf ymateb safonol yn ateb y cwestiynau mewn perthynas â thacsis a cherbydau hurio preifat yn unig. Hefyd, cynhaliodd Pwyllgor Economi, Seilwaith a Sgiliau y Cynulliad **ymchwiliad i'r Papur Gwyn**, a thrwy hynny cafodd dystiolaeth gan ystod o randdeiliaid. **Cyhoeddwyd ei adroddiad ym mis Mehefin 2019** fel ymateb y Pwyllgor i'r Papur Gwyn.

Mae'r adran hon yn rhoi blas ar ymatebion i gynigion y Papur Gwyn. Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru **adroddiad ar ganlyniadau'r ymgynghoriad, yn ogystal â'r ymatebion i'r ymgynghoriad**. Mae'r adran hon yn tynnu ar y ddau, ynghyd â ffynonellau ehangach.

#### 5.1.a Bysiau

##### Partneriaethau ansawdd estynedig

Roedd tri chwarter yr ymatebwyr yn cefnogi'r cynigion ar gyfer partneriaethau ansawdd estynedig. Roedd gan rai bryderon nad oedd y cynigion yn ddigon manwl ac roedd yr ymatebwyr hefyd eisiau eglurder ynghylch sut y byddai partneriaethau ansawdd estynedig yn cael eu datblygu pe bai Llywodraeth Cymru yn sefydlu'r cyd-awdurdodau trafndiaeth arfaethedig. Roedd ymateb ymgynghoriad Cyngor Sir Powys yn nodi eu bod i bob pwrpas eisoes yn ymrwymo i bartneriaethau ansawdd, a dywedodd Bysiau Arriva Cymru nad yw'r cynigion yn cynnig unrhyw welliannau uwchlaw'r hyn y mae'r fframwaith cyfredol yn gallu ei gyflawni. Yn ei ymateb i'r ymgynghoriad, dywedodd First Cymru:

The concept of the Enhanced Partnership...is a cumbersome one which has serious potential adverse outcomes for bus operators. In our opinion, it is unnecessary.

Mynegodd ymatebwyr eraill bryderon ynghylch cymhlethdod a biwrocratiaeth y cynigion. Dywedodd **Dr Tim Peppin o Gymdeithas Llywodraeth Leol Cymru** wrth Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau:

...the process as set out in the White Paper still looks quite complicated. You've actually got to get an agreement with all operators, then you've got to go out and consult with the general public, and then, if there's any

further changes as a result of that consultation, you've got to go back to the operators and discuss those changes. So, it's quite an involved and complex process, which is quite resource intensive as well. So, there are capacity issues for local authorities.

### Masnachfreinio

Roedd rhai ymatebwyr yn cwestiynu a oedd y dull masnachfaint arfaethedig yn cynnig opsiwn ymarferol ac yn tynnu sylw at heriau ymarferol a materion o ran gweithredu. **Dywedodd Roger Waters, Cyfarwyddwr Gwasanaeth yng Nghyngor Rhondda Cynon Taf** wrth Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau ym mis Mai 2019:

...we'd anticipated seeing some sort of costing around the implications of franchising...we know [in London] that the subsidised cost, the investment that's been made in public transport, is around £76 per head of population. For Wales, it's more like £10 I think.

Ymatebodd cynghorau de-orllewin Cymru (Sir Gaerfyrddin, Castell-nedd Port Talbot, Sir Benfro a Dinas a Sir Abertawe) i'r ymgynghoriad gan ddweud y byddai angen newid radical i gyllid i gefnogi symudiad o'r fath i fasnachfreinio. Dywedodd Cyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam y byddai rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio'n llawn y tu hwnt i'r gyllideb sydd ar gael ar hyn o bryd.

Roedd rhai gweithredwyr bysiau yn poeni y byddai masnachfreinio yn dod â risg i weithredwyr bysiau bach a chanolig, ac yn cael effaith sylweddol arnynt.

**Clywodd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau gan Justin Davies**, Cadeirydd Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru, yn ystod ei ymchwiliad cynharach ym mis Ionawr 2018 i ddatganoli cofrestru bysiau:

...if you take the small and medium-sized enterprises, which form many of the operators in Wales, particularly in parts of west Wales and parts of north Wales, would mean that, potentially, some family businesses would disappear.

Yn eu hymatebion i ymgynghoriad y Papur Gwyn, dywedodd Bws Casnewydd a Bws Caerdydd ill dau na fyddai masnachfreinio gwasanaethau bysiau lleol yn sicrhau'r gwelliant i wasanaethau bysiau yr oedd Llywodraeth Cymru yn ceisio ei gyflawni.

### Gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol

Roedd mwyafrif yr ymatebwyr i'r ymgynghoriad yn credu y dylai awdurdodau lleol gael rhedeg gwasanaethau bysiau yn uniongyrchol neu drwy gorff hyd braich. Efen gyffredin drwy'r cyfan oedd y dylid gwneud hyn dim ond lle mae'r opsiynau eraill yn brin neu lle nad oes unrhyw opsiynau eraill. Yn ei ymateb i'r ymgynghoriad,

dywedodd Bws Casnewydd, sydd ei hun yn gwmni bysiau sy'n eiddo i'r awdurdod lleol:

Where the local market has failed to satisfy the local needs then the authority should be allowed to examine the possibility of running bus services, but we do believe that this should also be subject to a local external audit to ensure best use of public funds.

Roedd rhai ymatebwyr yn pryderu mai prin yw'r adnoddau, staff a chyllid sydd gan awdurdodau lleol i redeg gwasanaethau bysiau lleol. Fe wnaeth pedwar cyngor de-orllewin Cymru leisio'r pryder hwn oherwydd adnoddau annigonol ym maes llywodraeth leol i ysgwyddo'r cyfrifoldebau yn ymarferol, a nododd Cyngor Sir Powys fod angen llawer o arian parod i sefydlu cwmni bysiau.

### Monitro a rhannu gwybodaeth

Cytunodd 98 y cant o'r ymatebwyr i'r ymgynghoriad y dylai Llywodraeth Cymru allu ei gwneud yn ofynnol i wybodaeth gael ei rhyddhau am lwybrau, amserlenni, prisiau a thocynnau gwasanaethau bysiau lleol. Y farn yn gyffredinol oedd y dylai data cywir o ansawdd uchel fod ar gael yn rhwydd. Dywedodd Cymdeithas y Rheolwyr Cwmnïau Bysiau Lleol (ALBUM) yn ei hymateb i'r ymgynghoriad fod unrhyw fenter sy'n hyrwyddo ac yn darparu gwell gwybodaeth i ddefnyddwyr bysiau i'w chroesawu fel ffordd o hyrwyddo mwy o ddefnydd o fysiau.

Roedd mwyafrif helaeth yr ymatebwyr yn cytuno y dylai awdurdodau lleol allu cael gwybodaeth gan weithredwyr bysiau am wasanaethau gan y byddai hyn yn eu helpu i ymateb i newidiadau. Nododd First Cymru hefyd ei bod yn haws i weithredwr wneud penderfyniad gwybodus ynghylch a ddylid cynnig am wasanaeth ar dendr, ac ar ba sail, os oes mwy o ddata ar gael ynghylch y defnydd o wasanaeth.

#### 5.1.b Prisiau siwrnai consesiynol gorfodol

Nid oedd cwestiynau'r ymgynghoriad yn gofyn yn benodol a oedd pobl yn cytuno â'r cynnig i gynyddu'r oedran hawlio. Yn hytrach, roedd yn gofyn a oedd ymatebwyr yn cytuno â chynnig Gweinidogion Cymru bod yr hawl yn cyd-fynd â'r oedran pensiynadwy i fenywod (68), ac ai cynnydd cynyddrannol oedd orau.

Er gwaethaf hyn, cafodd Llywodraeth Cymru nifer sylweddol o ymatebion yn anghytuno ag egwyddor y cynnydd yn yr oedran hawlio.

Fodd bynnag, dywedodd mwyafrif yr ymatebwyr y byddai oedran pensiynadwy menywod yn sicrhau cydraddoldeb ac yn adlewyrchu newidiadau a wnaed



yn Lloegr. Roedd mwyafrif yr ymatebwyr yn cytuno â'r cynnydd cynyddrannol arfaethedig yn yr oedran cymwys gan y byddai hyn yn decach. Yn ei ymateb i'r ymgynghoriad, dywedodd Age Cymru:

Whereas Age Cymru would not generally be in favour of the diminishing of entitlements for older people, in this instance we feel that if an increase in the age of entitlement means that the scheme is retained and is sustainable for the future, then increasing the age of eligibility to align with a woman's pensionable age may be a reasonable compromise.

Roedd yr ymatebwyr a oedd yn anghytuno â'r cynnydd mewn cymhwysedd yn pryderu y byddai'r newid yn arwain at lai o deithiau bws, ei fod yn gwahaniaethu yn erbyn pobl hŷn ac y byddai'n cynyddu unigrwydd. Mynegwyd pryder hefyd ynghylch cynnydd posibl yn y defnydd o geir a'r effaith ar yr amgylchedd. Mewn cyferbyniad ag ymateb Age Cymru, mae'r **ymateb gan Gomisiynydd Pobl Hŷn Cymru** yn gwrthwynebu'r newid, gan ddweud:

...that many older people between the ages of 60 and 66, especially those who are in poor health or are unpaid carers, would be negatively affected by this proposed change. I am therefore not supportive of this proposal.

The need to get out and about to access banking, shops and health services, to provide care for loved ones, to volunteer, to socialise or to keep active, means that many older people rely on public transport.

The lack of access to public transport can lead to older people feeling lonely and isolated, which can have a negative impact on an individual's physical and psychological health.

### 5.1.c Tacsis a cherbydau hurio preifat

#### Safonau cenedlaethol

Roedd 99 y cant o'r ymatebwyr yn cytuno â'r cynnig ar gyfer safonau trwyddedu cenedlaethol. Dywedodd llawer y byddai'n sicrhau cysondeb ledled Cymru, ond dywedodd rhai y dylid ystyried y posibilrwydd o wahaniaethau trawsffiniol â Lloegr. Fe wnaeth yr ymateb gan Banel Arbenigol Trwyddedu Cymru Gyfan nodi:

...national standards would ensure that taxi services are delivered consistently across Wales and deal with any perceptions of any unnecessary inconsistency across Councils.

Roedd nifer o'r cynghorau sir a ymatebodd, gan gynnwys Pen-y-bont ar Ogwr a Blaenau Gwent, yn cefnogi'r farn hon. Roedd Uber a Veezu, gweithredwyr cerbydau hurio preifat, hefyd yn cytuno â safonau cenedlaethol.

#### Gorfodi

Cytunodd mwyafrif helaeth yr ymatebwyr hefyd y dylai awdurdod trwyddedu allu atal neu ddirymu trwydded sy'n ymwneud ag unrhyw gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal, hyd yn oed os nad yr awdurdod hwnnw a roddodd y drwydded wreiddiol. Dywedodd Uber ei fod yn cytuno'n gryf y dylai swyddog gorfodi allu cymryd camau gorfodi mewn achosion o ddiffyg cydymffurfio, ni waeth ble mae cerbyd wedi'i drwyddedu. Dywedodd Veezu y byddai'n sicrhau nad oedd modd ystyried bod unrhyw gerbyd mewn 'ardal ddiogel' i ffwrdd o'i ardal drwyddedu ei hun.

Ymatebodd Abergavenny Taxis Ltd gan ddweud, er bod y cwmni'n cytuno ag atal trwydded dros dro, nad oedd yn cytuno y dylai awdurdod arall allu ei dirymu. Roedd AWLEP hefyd yn credu y dylai dirymu trwydded cerbyd fod yn gyfrifoldeb i'r awdurdod trwyddedu cartref. Lleisiwyd y farn hon hefyd yn ymatebion ymgynghori rhai awdurdodau lleol, gan gynnwys Cyngor Sir Powys a Chyngor Sir y Fflint.

#### Rhannu gwybodaeth

Cytunodd 99 y cant o'r ymatebwyr y dylid cael trefniadau rhannu gwybodaeth. Dywedodd rhai y byddai cronfa ddata yn helpu i amddiffyn pobl sy'n agored i niwed a'r cyhoedd yn ehangach. Nododd eraill fod angen rhannu gwybodaeth gydag awdurdodau yn Lloegr. Yn eu hymatebion i'r ymgynghoriad, dywedodd AWLEP, ynghyd â Chyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent a Chyngor Bwrdeistref Sirol Wrecsam, fod sefydlu cronfa ddata genedlaethol orfodol o'r holl yrwyr trwyddedig yn hollbwysig, ond y dylid ehangu'r gronfa ddata hon i gynnwys cerbydau a gweithredwyr. Croesawodd Uber y cynnig hefyd gan y byddai'n helpu i nodi a yw gyrwyr yn addas, yn enwedig yn achos gyrwyr y mae eu trwydded wedi cael ei dirymu neu ei gwrthod yn y gorffennol.

#### Da ond ddim yn ddigon da?

Er bod cefnogaeth i'r cynigion penodol ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat, clywodd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau dystiolaeth yn awgrymu nad oedd y cynigion ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat yn mynd yn ddigon pell.

Ym mis Mai 2019, yn ystod **ymchwiliad Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau i'r Papur Gwyn, dywedodd Dave Holland**, Pennaeth Gwasanaethau Rheoleiddio a Rennir ar gyfer Cynghorau Pen-y-bont ar Ogwr, Caerdydd a Bro Morgannwg:

...the White Paper as written is probably a step back from some conversations we were having two years ago with Welsh Government officials on the 2017 consultation document...this White Paper is something of a disappointment.

Yn ogystal, mynegwyd pryderon, yn enwedig gan rannau o'r diwydiant tacsis a cherbydau hurio preifat, nad oedd y cynigion yn mynd i'r afael â materion "trawsffinio", lle gall gyrwyr, cerbydau a gweithredwyr sydd wedi'u trwyddedu'n briodol weithio mewn awdurdodau lleol eraill y tu allan i'w hardal drwyddedu gartref. Mae rhai yn pryderu, ar wahân i bryderon ynghylch diogelwch (y gallai safonau cenedlaethol a gorfodi fynd i'r afael â hwy), bod trawsffinio yn annog gorgyflenwad mewn rhai ardaloedd trefol, gan effeithio ar incwm gyrwyr. Yn **adroddiad Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau ar y Papur Gwyn**, nodwyd fel a ganlyn:

Dywedodd Paul O'Hara o Gwmni Cydweithredol Tacsis Caerdydd ac Undeb y GMB, er ei fod yn cytuno â nifer o'r cynigion, fod y Papur Gwyn yn gyfle a gollwyd i fynd i'r afael â materion yn ymwneud â llogi trawsffiniol... Roedd Panel Arbenigol Trwyddedu Cymru Gyfan yn cytuno nad aethpwyd i'r afael yn effeithiol â materion o ran gweithio trawsffiniol, a dywedodd fod y cynigion presennol ymhell o fod yn diwygio'r broses trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat gyda chymaint o angen am ddiwygiadau yn y maes hwnnw.

Mae'n werth nodi nad yw trawsffinio yn bryder i bob rhan o'r diwydiant. Mae rhai wedi tynnu sylw at bwysigrwydd yr hyblygrwydd hwn mewn ardaloedd gwledig, lle mae nifer y gyrwyr yn gyfyngedig, ac mae eraill wedi awgrymu bod teithwyr yn elwa o'r cynnydd yn y cyflenwad.

#### 5.1.d Cyd-awdurdodau trafndiaeth

O ran y cynigion ar gyfer cyd-awdurdodau trafndiaeth, nododd ymateb Cyngor Sir Powys i'r ymgynghoriad ei bod yn anffodus efallai nad oes digon o fanylion yn y cynnig i amlinellu'r agweddau gwirioneddol bwysig ar greu cyrff o'r fath.

Mewn ymateb i ddau opsiwn posibl Llywodraeth Cymru ar gyfer strwythur sefydliadol y cyd-awdurdodau trafndiaeth, roedd nifer debyg o ymatebwyr yn ffafrio opsiwn 1 (un cyd-awdurdod trafndiaeth cenedlaethol gydag is-bwyllgorau ar gyfer y rhanbarthau) ac opsiwn 2 (cyd-awdurdod trafndiaeth cenedlaethol a thri cyd-awdurdod trafndiaeth rhanbarthol ar wahân, gan greu cyfanswm o bedwar).

Roedd rhai ymatebwyr yn credu y dylid defnyddio strwythurau rhanbarthol presennol ac y gallai Trafndiaeth Cymru chwarae rôl ar y lefel genedlaethol. Roedd hyn yn cynnwys Awdurdod Trafndiaeth Prifddinas-Ranbarth Caerdydd, a ddywedodd yn ei ymateb i'r ymgynghoriad:

Mae'r achos dros gyd-awdurdod trafndiaeth cenedlaethol, a'i rôl, yn aneglur y tu hwnt i'r trefniadau cyfredol lle mae Llywodraeth Cymru i bob pwrpas yn pennu polisi trafndiaeth ac yn ymrwymo i

ariannu'i blaenoriaethau trafndiaeth gyda'i chorff cyflenwi sydd dan ei pherchnogaeth lwyf, sef Trafndiaeth Cymru.

Roedd mwyafrif yr ymatebwyr yn cefnogi'r cynnig y dylai Gweinidogion Cymru gael eu cynrychioli ar y cyd-awdurdodau trafndiaeth. Roedd yr ymatebwyr a oedd o blaid hefyd yn credu mai dim ond ar lefel genedlaethol y dylai Gweinidogion Cymru gael eu cynrychioli. Roedd Cyngor Sir y Fflint o blaid rhoi lle i Weinidogion Cymru ar y cyd-awdurdod trafndiaeth cenedlaethol ond roedd yn teimlo y byddai gwrthdaro buddiannau pe bai lle iddynt ar y cyd-awdurdodau trafndiaeth rhanbarthol. Roedd ymatebwyr eraill yn credu y dylai Gweinidogion Cymru fod â rôl arsylwi a gofynnwyd am eglurder ynghylch hawliau pleidleisio a chynrychiolaeth gan randdeiliaid eraill.

O ran rôl cyd-awdurdod trafndiaeth fel awdurdod trwyddedu cenedlaethol ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat, roedd mwyafrif yr ymatebwyr yn anghytuno â throsglwyddo'r swyddogaeth hon o awdurdodau lleol, gan gynnwys nifer o awdurdodau lleol eu hunain. Dywedodd Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent:

There is no detail contained within this white paper as to how the JTA would undertake the licensing function and therefore it is very difficult to be able to answer this question.

Roedd llawer o awdurdodau lleol hefyd yn pryderu y byddai gwybodaeth leol yn cael ei cholli; dyma oedd barn Veezu hefyd.

#### 5.2. Ymateb Llywodraeth Cymru

Roedd **datganiad Gweinidog yr Economi a Thrafnidiaeth ym mis Gorffennaf 2019** ar y ffordd ymlaen yn dilyn yr ymgynghoriad yn dweud y byddai'r Bil arfaethedig yn cynnwys darpariaethau gwasanaethau bysiau a phrisiau tocynnau rhatach, ond nid y cynigion eraill. Fodd bynnag, mae cwmpas y Bil wedi newid ymhellach ers y datganiad hwn.

Ar 12 Chwefror 2020, cafodd y **Gweinidog ei holi gan Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau** ynghylch elfennau o'r Papur Gwyn a'r Bil sydd ar y gweill. Disgrifodd y Gweinidog ymgynghoriad y Papur Gwyn fel un o'r ymgynghoriadau mwyaf effeithiol y maent erioed wedi'i gynnal oherwydd nifer yr ymatebion a'r adborth a gafwyd.

### 5.2.a Trwyddedu a rheoleiddio tacsis a cherbydau hurio preifat

O ran rheoleiddio tacsis a cherbydau hurio preifat, dywedodd datganiad y Gweinidog ym mis Gorffennaf 2019, er bod “[y] ddeddfwriaeth sy’n ymwneud â thacsis a cherbydau hurio preifat wedi dyddio bellach ac mae mynd i’r afael a hynny yn dal i fod yn flaenoriaeth allweddol”, roedd yn amlwg “bod cryn dipyn o waith angen ei wneud cyn y [gall Llywodraeth Cymru] gyflwyno deddfwriaeth”.

Nododd y datganiad fod **Adran Drafndiaeth y DU** yn ystyried cyflwyno canllawiau statudol ar gyfer awdurdodau lleol ar sut i ddefnyddio eu pwerau trwyddedu i amddiffyn plant ac oedolion sy’n agored i niwed. Tynnodd sylw hefyd at gynlluniau’r Adran Drafndiaeth i gyflwyno safonau gofynnol cenedlaethol, pwerau gorfodi cenedlaethol, cronfa ddata genedlaethol a rhai cyfyngiadau ar dacsis sy’n gweithio y tu allan i’w hardal drwyddedu eu hunain. Dywedodd y Gweinidog:

These would be England only provisions, unless the Welsh Government wanted them extended to Wales and secured the necessary legislative consent motion [(LCM)]. The steps being considered by the Department of Transport has also given us cause to reconsider the proposals.

Hefyd, cyfeiriodd y Gweinidog at waith sy’n cael ei wneud gan Lywodraeth Cymru a CLILC i “ddatblygu pecyn o fesurau byrdymor gan ddefnyddio’r pwerau deddfwriaethol presennol” i ddechrau mynd i’r afael â phryderon y diwydiant ac awdurdodau lleol.

Yn dilyn hynny, ym mis Rhagfyr 2019 **ysgrifennodd y Gweinidog at Gadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau** gyda manylion pellach. Dywedodd:

Yn ogystal â chynigion i ddiwygio deddfwriaeth, maent hefyd yn ystyried camau heblaw am ddeddfwriaeth y bydd modd eu cyflwyno’n weddol gyflym er mwyn mynd i’r afael â rhai o’r problemau presennol.

O ran y gwaith sy’n cael ei wneud gyda CLILC a rhanddeiliaid eraill, dywedodd:

Ein nod yw diweddarau’r drefn trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat er mwyn creu un safon gyson ar draws Cymru a fydd yn hyrwyddo diogelwch, yn cyfrannu at amgylchedd glanach, yn gwella profiadau cwsmeriaid ac yn cynnig mynediad i bawb.

Ym mis Chwefror 2020 **dywedodd y Gweinidog wrth Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau** fod grŵp gorchwyl a gorffen wedi’i sefydlu sy’n cynnwys cynrychiolwyr yr awdurdodau trwyddedu ac maent yn edrych ar ba fesurau y gellir eu cyflwyno’n wirfoddol. Disgwylir adroddiad drafft erbyn haf 2020.

O ran deddfwriaeth gan yr Adran Drafndiaeth, dywedodd y Gweinidog:

...the DfT will be working with us to ensure that any legislation that’s taken forward by the UK Government takes account of the findings of our consultation and ensures that [any] England and Wales legislation takes account of the specific needs of Welsh taxi and [PHV] drivers.

Aeth y Gweinidog ymlaen i ddweud y byddai p’un a fyddai Memorandwm Cydsyniad Deddfwriaethol yn cael ei geisio i gymhwysu deddfwriaeth a ddeddfwyd gan Senedd y DU i Gymru yn dibynnu ar yr union beth sydd wedi’i gynnwys mewn unrhyw ddeddfwriaeth arfaethedig gan Lywodraeth y DU.

### 5.2.b Cyd-awdurdodau trafndiaeth

Roedd datganiad y Gweinidog ym mis Gorffennaf 2019 yn nodi’n glir bod cefnogaeth i weithio’n rhanbarthol, ac na fyddai Llywodraeth Cymru yn bwrw ymlaen â chynigion ar gyfer cyd-awdurdodau trafndiaeth. Yn lle hynny, cyfeiriodd at gynigion ar gyfer cyd-bwyllgorau corfforaethol statudol a geir yn y **Bil Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru)**. Dywedodd y Gweinidog ei fod yn cytuno gyda’r Gweinidog Tai a Llywodraeth Leol, “i edrych ar sut y gall model Cyd-bwyllgor Statudol gael ei ddefnyddio i sicrhau bod rhanbarthau yn gweithio’n effeithiol ym maes trafndiaeth”.

Hefyd, nododd y Gweinidog fod **Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru** (NWEAB) wedi cytuno i “ffurfioli’r trefniadau anffurfiol blaenorol ar gyfer cydweithio’n rhanbarthol ym maes trafndiaeth” drwy gynnwys “grŵp ffurfiol o Aelodau Cabinet Trafndiaeth o fewn trefniadau llywodraethu NWEAB a Bargen Twf y Gogledd”.

Ym mis Chwefror 2020, **dywedodd y Gweinidog wrth Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau** fod y cynnig ar gyfer cyd-bwyllgorau trafndiaeth yn boblogaidd iawn ac p’un a yw corff yn cael ei alw’n gyd-bwyllgor corfforaethol neu’n gyd-awdurdod trafndiaeth, yn y bôn, bydd y buddion yr un peth. Ychwanegodd un o swyddogion Llywodraeth Cymru, yn wahanol i gyd-awdurdod trafndiaeth, y byddai’r cyd-bwyllgorau corfforaethol yn cynnig cyfle i faterion fel trafndiaeth a chynllunio gael eu dwyn ynghyd. Dywedodd y Gweinidog hefyd y dylid cael pedwar rhanbarth ar gyfer cydweithredu ar gyfer creu cyd-bwyllgorau corfforaethol.

O ran rolau Trafndiaeth Cymru a’r cyd-bwyllgorau corfforaethol, nododd y Gweinidog yn glir y byddai Trafndiaeth Cymru yn goruchwyllo’r gwaith cynllunio trafndiaeth ledled Cymru ac yn gallu cynghori ar ddatblygu prosiectau fel y Metro. Byddai Trafndiaeth Cymru hefyd yn edrych ar sut y gall gynorthwyo i fynd i’r afael



â rhai o'r pryderon ynghylch prinder sgiliau o fewn llywodraeth leol a sut y gall y cyd-bwyllgorau corfforaethol ei ddefnyddio i ddatblygu a darparu buddsoddiad sy'n gysylltiedig â thrafnidiaeth. Dywedodd un o swyddogion Llywodraeth Cymru fod y cyd-bwyllgorau corfforaethol yn ymwneud ag ad-drefnu swyddogaethau awdurdodau lleol ac mai pwerau'r awdurdodau lleol fydd yn cael eu harfer drwy'r cyd-bwyllgorau corfforaethol, nid pwerau Gweinidogion Cymru.

### 5.2.c Prisiau tocynnau rhatach

Cadarnhaodd datganiad y Gweinidog ym mis Gorffennaf 2019 y byddai'r cynnig ar gyfer prisiau tocynnau rhatach yn cael ei gynnwys yn y Bil. Fodd bynnag, yn dilyn y datganiad cafodd y cynnig ei feirniadu, gan gynnwys gan **Gomisiynydd Pobl Hŷn Cymru**.

Ar **8 Hydref 2019 gwnaeth y Gweinidog ddatganiad yn y Cyfarfod Llawn** i amddiffyn y penderfyniad, gan dynnu sylw unwaith eto at effaith poblogaeth sy'n heneiddio. Ar **24 Hydref ysgrifennodd y Gweinidog at holl Aelodau'r Cynulliad** i ddarparu rhagor o fanylion am y dull gweithredu fesul cam.

Fodd bynnag, nid yw Llywodraeth Cymru yn bwrw ymlaen â'r cynnig mwyach. Er nad yw'n ymddangos bod unrhyw gyhoeddiad ffurfiol wedi'i wneud, **cyhoeddodd y Comisiynydd Pobl Hŷn ddatganiad i'r wasg ar 18 Rhagfyr 2019** a oedd yn "croesawu cadarnhad gan Lywodraeth Cymru mai 60 fydd yr oedran cymwys i gael cerdyn bws rhatach o hyd".

Ar **12 Chwefror 2020**, dywedodd y Gweinidog wrth Bwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau fod y penderfyniad i gael gwared ar y cynnig prisiau tocynnau rhatach o'r Bil wedi'i wneud gan y Cabinet ym mis Rhagfyr tua 10 diwrnod cyn etholiad cyffredinol y DU. Gwnaethpwyd hyn yn sgil y Gweinidog yn gwylio'n agos iawn yr hyn yr oedd y prif bleidiau'n ei addo ac y daeth yn amlwg y byddai pob un o'r pleidiau gwleidyddol yn rhyddhau rhyw fath o sbri gwariant o ran trafndiaeth. Dywedodd y Gweinidog hefyd fod y penderfyniad wedi'i wneud ar sail adborth sylweddol.

Tynnodd y Gweinidog sylw Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau hefyd at y cyhoeddiad gan Lywodraeth y DU o addewid o £5 biliwn i arian newydd gael ei wario ar fysiau a theithio llesol. Dywedodd y Gweinidog ei fod yn disgwyl y bydd £5 biliwn yn trosi'n gyllid canlyniadol o £250 miliwn i Lywodraeth Cymru. O ganlyniad i hyn, dywedodd y Gweinidog y byddai Llywodraeth Cymru yn gallu darparu ar gyfer cost gynyddol y cynllun prisiau tocynnau rhatach.

### 5.2.d Gwasanaethau bysiau

Ymddengys mai dim ond darpariaethau sy'n ymwneud â masnachfreinio bysiau, partneriaethau ansawdd estynedig, y darpariaethau gwybodaeth a gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol fydd yn ymddangos yn y Bil.

Disgrifiodd datganiad y Gweinidog ym mis Gorffennaf 2019 y newidiadau hyn fel:

... elfen allweddol o broses ddiwygio ehangach sydd ar waith o ran cyflenwi gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Bydd yn cyfrannu at ein huchelgais o sicrhau rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig, aml-foddol, carbon isel ac o ansawdd uchel, sy'n diwallu anghenion teithwyr.

Bydd y newidiadau a gynigir yn y Bil yn ceisio mynd i'r afael a rhai o effeithiau negyddol dadreoleiddio ar ddefnyddwyr, gweithredwyr ac awdurdodau drwy greu sawl dull a fyddai'n galluogi awdurdodau lleol i ymyrryd os ydynt am wneud hynny. Ni fydd defnyddio'r dulliau hyn ar eu pennau eu hunain, fodd bynnag, yn stopio neu'n gwrthdroi'r dirywiad yn y niferoedd sy'n defnyddio bysiau.

Yn ystod cyfarfod Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau ym mis Chwefror 2020, **amlygodd un o swyddogion Llywodraeth Cymru** fod nifer sylweddol o weithredwyr bysiau yng Nghymru yn weithredwyr bach a chanolig. Felly, mae Llywodraeth Cymru yn:

...ensuring that there's actually something specifically written into the legislation that requires local authorities to consider how small and medium enterprises can participate in any procurement process as part of the franchising.

Wrth drafod y partneriaethau ansawdd estynedig, dywedodd y Gweinidog y sefydlwyd drwy'r ymgynghoriad fod pryderon y gallai'r rhain fod yn rhy fiwrocraidd. Felly, gwnaed diwygiadau i sicrhau bod Cynllun Partneriaeth Ansawdd Cymru yn llai biwrocraidd na'r cynlluniau cyfatebol yn yr Alban a Lloegr.

Aeth y Gweinidog ymlaen i ddweud y datblygwyd:

...a range of tools that can be adopted as necessary by each local authority and each region. We don't expect all of the tools to be adopted and utilised at any one time by all of the regions and all of the local authorities but we felt it was important that we gave every opportunity to intervene as necessary, dependant on local situations and the state of the bus industry in any given area.

Amlygodd y Gweinidog ei bod yn bwysig cydnabod, erbyn bod yr offer ar gael, y bydd cyd-bwyllgorau corfforaethol wedi'u creu ac y byddai wedi disgwyl gweld y cyllid canlyniadol o £250 miliwn yn dechrau llifo i Drysorlys Cymru.



Dyweddodd y Gweinidog hefyd na fydd y Bil ei hun yn arwain at y chwyldro bysiau yr ydym am ei weld. Bydd yn digwydd o ganlyniad i fwy o fuddsoddiad mewn gwasanaethau bysiau.

Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru hefyd **Asesiad Effaith Rheoleiddiol Drafft ar gyfer y Bil sydd ar y gweill**. Er bod y Papur Gwyn wedi addo y byddai'n cael ei gyhoeddi ym mis Ionawr 2019 yn ystod yr ymgynghoriad, roedd ar gael o'r diwedd ym mis Gorffennaf 2019. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol Drafft yn ystyried costau a buddion posibl y cynigion hyn, ynghyd â dewis 'busnes fel arfer' heb unrhyw newid. Bydd Asesiad terfynol yn cyd-fynd â'r Bil pan fydd yn cael ei gyflwyno.

## 6. Deddfau'r DU a'r Alban

Fel yr amlinellwyd, mae disgwyl i Lywodraeth Cymru gyflwyno Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) yn y gwanwyn. Mae'r adran hon yn disgrifio'n fyr sut y mae deddfwriaeth ddiweddar ar gyfer yr Alban a Lloegr wedi ceisio mynd i'r afael â llawer o'r meysydd a fydd ym Mil Cymru. Fel y nodwyd uchod, nododd y Papur Gwyn yn glir fod Llywodraeth Cymru wedi ystyried darpariaethau'r Alban a Lloegr wrth ddatblygu ei chynigion.

### 6.1. Deddf Gwasanaethau Bysiau 2017

Pasiwyd **Deddf Gwasanaethau Bysiau 2017** ("Deddf 2017") gan Senedd y DU a chyflwynodd nifer o ddarpariaethau ar gyfer Lloegr, gyda rhai hefyd yn berthnasol i Gymru a'r Alban.

Mae'r Ddeddf yn darparu'r pwerau a ganlyn i Loegr:

- **Masnachfreinio:** nid yw'r Ddeddf ond yn caniatáu i Awdurdodau Cyfun â Maer gael mynediad awtomatig at bwerau masnachfreinio. Mae angen rheoliadau er mwyn i awdurdodau lleol eraill gael mynediad at y pwerau. Rhaid i gynlluniau masnachfreinio ystyried anghenion gweithredwyr bach a chanolig ac mae'r Ddeddf yn nodi'r prosesau ymgynghori ac asesu y mae'n rhaid eu dilyn.
- **Partneriaethau Ansawdd Uwch (AQPs):** mae'r rhain yn ymestyn y mesurau y gall awdurdodau lleol eu cynnig fel rhan o bartneriaeth o seilwaith yn unig, i fentrau sy'n seiliedig ar wasanaeth fel cyfyngiadau parcio a rheoli traffig. Mae hefyd yn ehangu'r gofynion y gellir eu gosod ar weithredwyr i gynnwys marchnata gwasanaethau, tocynnau a phrisiau.
- **Partneriaethau Gwell (EPs):** byddai partneriaeth well yn galluogi gwaith partneriaeth i fynd ymhellach nag o dan bartneriaeth ansawdd neu bartneriaeth ansawdd uwch. Mae'n gofyn am gydweithrediad rhwng gweithredwyr ac awdurdodau lleol. Mae partneriaethau gwell yn ehangu'r mathau o safonau y gall cynlluniau partneriaeth eu cwmpasu, gyda'r nod o ddarparu ar gyfer gwaith cynllunio rhwydwaith mwy cydgysylltiedig a chaniatáu gweithredu a gorfodi gofynion y cynllun yn lleol. Eu bwriad yw cymhwyso i ardal ddaearyddol eang.
- **Darpariaeth gwybodaeth:** mae'r Ddeddf yn rhoi pwerau i'r Ysgrifennydd Gwladol wneud rheoliadau ynghylch rhyddhau data agored ar lwybrau, amserlenni, prydlondeb a phrisiau, gan gynnwys eu fformat. Mae'n ofynnol i weithredwyr ryddhau'r wybodaeth hon.

- **Gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol:** yn wahanol i'r Bil sydd ar y gweill i Gymru, mae'r Ddeddf yn atal awdurdodau lleol yn Lloegr rhag ffurfio unrhyw gwmnïau bysiau trefol **newydd** (nid yw'r cwmnïau presennol yn cael eu heffeithio).

Yn wahanol i'r Bil sydd ar y gweill i Gymru, bu Deddf 2017 hefyd yn ystyried trefniadau o ran tocynnau, gan ddisodli'r pwerau tocynnau presennol yn Lloegr â phwerau newydd o'r enw 'Cynlluniau Tocynnau Uwch'. Bwriad y cynlluniau newydd hyn yw caniatáu sefydlu tocynnau aml-weithredwr ac aml-foddol.

Mae'r Ddeddf hefyd yn darparu pŵer i wneud rheoliadau i'r Ysgrifennydd Gwladol a fyddai yn y pen draw yn ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau ddarparu gwybodaeth hygyrch, gan ddefnyddio cyfryngau clywadwy a gweladwy, ar fwrdd gwasanaethau bysiau lleol. Mae'r darpariaethau hyn yn berthnasol i Gymru, Lloegr a'r Alban. Fodd bynnag, nid yw'r Ysgrifennydd Gwladol wedi arfer y pŵer i wneud y darpariaethau hyn eto.

## 6.2. Deddf Trafndiaeth (Yr Alban) 2019

Mae **Deddf Trafndiaeth (Yr Alban) 2019** yn cynnwys ystod eang o ddarpariaethau trafndiaeth, gan gynnwys nifer ar gyfer gwasanaethau bysiau.

Mae'r Ddeddf yn darparu'r pwerau gwasanaeth bysiau a ganlyn ar gyfer yr Alban:

- **Gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol:** caniateir i awdurdodau lleol ddarparu gwasanaethau bysiau. Rhaid i'r awdurdod fod yn fodlon y bydd gwasanaeth o'r fath yn cyfrannu at weithredu ei bolisiau cyffredinol perthnasol.
- **Partneriaethau Gwella Gwasanaethau Bysiau (BSIP):** gan ddisodli partneriaethau ansawdd, byddai awdurdodau lleol yn llunio cynllun (a elwir yn Gynllun Partneriaeth) gyda'r gweithredwyr yn eu hardal ac yna'n penderfynu ar y ffordd orau i'w weithredu drwy gynlluniau ategol (Cynlluniau Partneriaeth). Mae'r partneriaethau hyn yn wahanol i bartneriaethau ansawdd mewn sawl ffordd, gan gynnwys mwy o gyfranogiad gan weithredwyr, a gofyniad i weithredwyr fodloni safonau gwasanaeth gweithredol neu fod mewn perygl o ddadgofrestru gwasanaethau.
- **Masnachfreintiau gwasanaeth lleol:** mae'r Ddeddf yn galluogi awdurdodau lleol i greu a gweithredu gwasanaethau bysiau lleol o dan fodel masnachfaint. Mae hyn yn cynnwys sefydlu fframwaith masnachfreinio troswaol a llunio cytundebau masnachfaint gyda gweithredwyr bysiau ym maes y fframwaith. Mae'n diweddar ac yn disodli'r dull cynlluniau contract ansawdd. Er bod tebygrwydd gweithdrefnol i'r cynlluniau contract ansawdd, mae'r profion i'w bodloni cyn sefydlu'r fframwaith yn wahanol.

- **Gwybodaeth yn ymwneud â gwasanaethau:** Mae'r Ddeddf yn galluogi awdurdodau lleol i gael gwybodaeth gwasanaeth benodol gan weithredwr sy'n bwriadu amrywio neu ganslo gwasanaeth lleol ac, mewn amgylchiadau cyfyngedig, ei rhannu ag eraill sydd am ddarparu gwasanaeth tebyg. Mae hefyd yn grymuso Gweinidogion yr Alban i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau, awdurdodau lleol a Chomisiynydd Traffig yr Alban ddarparu gwybodaeth mewn perthynas â gwasanaethau lleol. Gall Gweinidogion yr Alban ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr sy'n cofrestru, yn amrywio neu'n canslo gwasanaeth ddarparu gwybodaeth sy'n gysylltiedig â'r cais.

Dylid nodi nad yw nifer o'r darpariaethau hyn mewn grym eto a bydd y darpariaethau'n dod i rym drwy reoliadau ar ddyddiad a ragnodir gan Weinidogion yr Alban.

Fel *Deddf Gwasanaethau Bysiau 2017* yn Lloegr, ond eto yn wahanol i'r Bil sydd ar y gweill i Gymru, roedd y Ddeddf hefyd yn deddfu ar gyfer trefniadau a chynlluniau tocynnau.