



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

BIL GWASANAETHAU BYSIAU (CYMRU)

Memorandwm Esboniadol
yn ymgorffori'r
Asesiad Effaith Rheoleiddiol a'r
Nodiadau Esboniadol

Mawrth 2020

BIL GWASANAETHAU BYSIAU (CYMRU)

Memorandwm Esboniadol Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Paratowyd y Memorandwm Esboniadol hwn gan Yr Adran Economi, Sgiliau a Chyfoeth Naturiol Llywodraeth Cymru ac fe'i gosodir gerbron Cynulliad Cenedlaethol Cymru.

Datganiad yr Aelod

Yn fy marn i byddai darpariaethau Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru), a gyflwynir gennyf i ar 16 Mawrth 2020, o fewn cymhwysedd deddfwriaethol Cynulliad Cenedlaethol Cymru.

Ken Skates AC

Y Gweinidog dros economi a thrafnidiaeth
Yr Aelod Cynulliad sy'n gyfrifol am y Bil

16 Mawrth 2020

Cynnwys

Rhan 1 – MEMORANDWM ESBONIADOL

1. Disgrifiad
2. Cymhwysedd Deddfwriaethol
3. Diben y ddeddfwriaeth a'r effaith y bwriedir iddi ei chael
4. Ymgynghori
5. Y pŵer i wneud is-ddeddfwriaeth

RHAN 2 – ASESIAD EFFAITH RHEOLEIDDIOL

6. Crynodeb o'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol
7. Yr opsiynau
8. Costau a manteision
9. Asesiadau o'r Effaith
10. Adolygu ar ôl gweithredu

ATODIAD 1 – Nodiadau Esboniadol

ATODIAD 2 – Mynegai Rheolau Sefydlog

ATODIAD 3 – Tabl Tarddiadau

ATODIAD 4 – Atodlen o Ddiwygiadau

RHAN 1 – MEMORANDWM ESBONIADOL

1. Disgrifiad

Bydd y Bil Bysiau (Cymru) yn gwneud newidiadau i'r fframwaith deddfwriaethol mewn perthynas â chynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru. Bydd yn diwygio'r ddarpariaeth deddfwriaethol bresennol ac yn rhoi amrediad gwell o offerynnau i awdurdodau lleol eu hystyried wrth iddynt gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol. Bydd y Bil yn rhoi trefniadau newydd ar waith ar gyfer rhannu gwybodaeth.

2. Cymhwysedd Deddfwriaethol

- 2.1.** Mae gan Gynulliad Cenedlaethol Cymru ('y Cynulliad') y cymhwysedd deddfwriaethol i wneud y darpariaethau ym Mil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) ('y Bil') yn unol â Rhan 4 o Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006 ("DLIC 2006") fel y'i diwygiwyd gan Ddeddf Cymru 2017. [DRAFTING NOTE - Minister of Crown Consents, wording to be added]

3. Pennod 3 – diben ac effaith arfaethedig y darpariaethau

3.1 Y cefndir

3.1.1 Pwysigrwydd gwasanaethau bysiau yng Nghymru

3.1.2 Mae'r rhwydwaith trafndiaeth yn rhan hanfodol o'n bywydau beunyddiol, ac yn cysylltu pobl a chymunedau â swyddi, gwasanaethau iechyd, cyfleoedd addysg a gweithgareddau hamdden. Dylai system trafndiaeth gyhoeddus fodern fod yn hygyrch, yn fforddiadwy ac yn integredig, a chynnig dewis a chyfleoedd fel ffordd amgen ymarferol o deithio yn lle ceir preifat.

3.1.3 Uchelgais Llywodraeth Cymru yw darparu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus cysylltiedig sy'n ddiogel, yn ddibynadwy, yn brydlon, yn amgylcheddol gynaliadwy ac yn hygyrch ac sy'n diwallu anghenion teithio'r cyhoedd. Rhaid i wasanaethau bysiau ateb anghenion penodol pob lleoliad a, thrwy annog pobl i'w defnyddio, ysgogi rhagor o bobl i ddibynnu'n llai ar geir preifat.

3.1.4 Mae gwasanaethau bysiau ar draws Cymru yn darparu mynediad pwysig at addysg, hyfforddiant, gwaith, gofal iechyd, gweithgareddau cymdeithasol a'r cyfle i fynd allan a bwrw amser hamdden. Maent yn rhan hanfodol o'r gymuned a rhyngweithio cymdeithasol. Maent yn ategu iechyd gwell a gweithgareddau drwy fod yn rhan o'r rhwydwaith o ddulliau trafndiaeth mwy cynaliadwy ac iachach (cerdded, beicio a thrafnidiaeth gyhoeddus).

3.1.5 Mae gwasanaethau bysiau'n gyswllt hanfodol rhwng ein cymunedau ac maent yn hollbwysig wrth sicrhau economi lewyrchus. Maent yn ategu'r diwydiant twristiaeth drwy ddarparu mynediad at lawer o atyniadau ledled y wlad.

3.1.6 Yn *Ffyniant i Bawb: Cymru Carbon Isel*¹, mae Llywodraeth Cymru yn cydnabod mai'r ffordd fwyaf effeithiol o leihau allyriadau CO² yn y tymor byr yw defnyddio'r system trafndiaeth gyhoeddus bresennol a theithio llesol i wneud siwrneiau yn lle ceir.

¹ <https://gov.wales/prosperity-all-low-carbon-wales>

- 3.1.7 Yn ôl cyfrifiad 2011 nid oedd gan 23% o'r boblogaeth fynediad at gar neu fan, ac mae llawer o bobl yn dibynnu ar wasanaethau bysiau ar gyfer y gwaith, apwyntiadau ysbyty, ymweld â ffrindiau, siopa a defnyddio gwasanaethau hamdden.
- 3.1.8 Mae trafnidiaeth yn rhan annatod o gyflawni'r amcanion a amlinellir yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r dyfodol (Cymru) 2015 ('Deddf 2015'), ac mae'n gallu helpu drwy gysylltu pobl â swyddi, gofal iechyd a thrwy helpu i fynd i'r afael ag ansawdd aer a materion sy'n gysylltiedig â'r amgylchedd. Mae'r Bil Bysiau (Cymru) yn chwarae rhan bwysig wrth ategu egwyddor gyffredinol Deddf 2015, sef gwneud ymyriadau cadarnhaol er budd y bobl sy'n byw yng Nghymru yn y dyfodol. Bydd y Bil yn cyfrannu at bob un o saith nod Deddf 2015, ac mae wedi cael ei ddatblygu ac mae'n parhau i gael i ddatblygu yn unol â'r pum ffordd o weithio – gan ganolbwyntio ar y tymor hir, atal, integreiddio, cydweithio a chyfranogi. Bydd y Bil yn helpu i fynd i'r afael a'r prif heriau a phroblemau yng Nghymru, ac yn cynnwys:

- cydraddoldeb a mynediad at gymunedau, cyfleusterau a gwasanaethau;
- yr effaith ar y Gymraeg drwy gysylltiadau a gwybodaeth well;
- manteision iechyd sy'n gysylltiedig â'r dull o deithio a ddewisir a mynediad at wasanaethau allweddol, hamdden, adloniant a chyflogaeth;
- canlyniadau economaidd gwell yn y tymor hir drwy fynediad gwell at addysg, swyddi a chyfleoedd hyfforddiant, drwy seilwaith a gwasanaethau trafnidiaeth digonol;
- annog pobl i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus yn hytrach na cheir preifat, gan helpu i hybu cynaliadwyedd amgylcheddol.

3.1.9 Gwasanaethau Masnachol a Gwasanaethau â Chymhorthdal

- 3.1.10 Mae'r gwasanaethau sy'n cael eu darparu ledled Cymru yn gyfuniad o wasanaethau masnachol a gwasanaethau â chymhorthdal.

- 3.1.11 Gwasanaethau Masnachol yw'r rheini sy'n cael eu darparu ar gost weithredol y cwmni sy'n eu gweithredu, ar wahân i gyfraniad o geiniog

fesul cilometr gan yr awdurdod lleol drwy Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau (tua £15 miliwn) a roddir iddynt gan Lywodraeth Cymru.

3.1.12 Yn bennaf mae gwasanaethau masnachol yn cael eu gweithredu ar hyd llwybrau bysiau strategol ac mewn ardaloedd lle mae'r boblogaeth yn uchel. Fel arfer mae gwasanaethau bysiau masnachol yn gwneud elw ar gyfer y cwmni bysiau, ac mae hyn yn ei dro'n sicrhau eu bod yn parhau i fod yn hyfyw ac yn gynaliadwy.

3.1.13 Mae gwasanaethau masnachol hefyd yn derbyn arian yn lle refeniw a gollir drwy gludo teithwyr am ddim o dan y Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol yng Nghymru ar sail 'dim elw dim colled i weithredwr bysiau. Mae gwasanaethau bysiau masnachol hefyd yn derbyn arian yn lle refeniw a gollir pan brynir tocynnau o dan y cynllun fyngherdynteithio, sy'n rhoi gostyngiad o draean oddi ar bris tocyn oedolyn i bobl gymwys (pobl 16–21 mlwydd oed).

3.1.14 Ers i Ddeddf Trafnidiaeth 1985 gael ei chyflwyno, mae cwmnïau bysiau wedi bod yn rhydd i gofrestru'r gwasanaethau bysiau masnachol maent yn eu gweithredu ym mha ffordd bynnag y maent yn dymuno, ar yr amod eu bod yn bodloni'r gofynion sy'n cael eu pennu gan y Comisiynydd Traffig.

3.1.15 Gwasanaethau sy'n derbyn cymhorthdal gan awdurdodau lleol – mae adran 63(1) o Ddeddf Trafnidiaeth 1985 yn gosod dyletswydd ar awdurdodau lleol i ddarparu gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus na fyddent fel arall yn cael eu darparu (h.y. gwasanaethau sy'n angenrheidiol yn gymdeithasol). Mae adran 63(5) yn galluogi awdurdod lleol i ymrwymo i gytundeb i dalu cymhorthdal ar gyfer gwasanaeth o'r fath pe na fyddai'r gwasanaeth yn cael ei ddarparu, neu na fyddai'n cael ei ddarparu at safon benodol, heb y cymhorthdal hwnnw.

3.1.16 Felly, mae'n bosibl y bydd gwasanaethau nad ydynt yn cael eu darparu ar sail fasnachol, ond y mae awdurdod lleol o'r farn eu bod yn hanfodol yn gymdeithasol, yn cael eu darparu gan yr awdurdod lleol drwy gontractau â chymhorthdal yn unol ag adran 63. Mae'r gwasanaethau hyn yn tueddu i weithredu mewn ardaloedd lle mae'r boblogaeth a'r defnydd cyffredinol o wasanaethau bysiau'n isel neu'n is – gall hyn gynnwys gwasanaethau gyda'r nos neu ar y penwythnos ar lwybr sydd fel arall yn fasnachol hyfyw.

3.1.17 **Cyllid**

3.1.18 Yn 2017/18 rhoddodd Llywodraeth Cymru £90 miliwn o gyllid grant yn benodol ar gyfer bysiau cyhoeddus, ynghyd â chyllid pellach drwy'r setliad llywodraeth leol nad yw wedi'i neilltuo (Grant Cymorth Refeniw ac Ardrethi Annomestig wedi eu hailddosbarthu). Mae cyllid ar gyfer y seilwaith bysiau yn cael ei ddarparu hefyd drwy ddyraniadau'r Gronfa ar gyfer Trafnidiaeth Leol i awdurdodau lleol. Mae Llywodraeth Cymru hefyd yn darparu cymorth ar gyfer trafndiaeth ysgol, ac mae tua 700,000 o deithiau ar gyfer cleifion nad ydynt yn achosion brys bob blwyddyn².

² <https://www.ambulance.wales.nhs.uk/cy/58>

3.1.20 Mae'r £90 miliwn o gymorth ar gyfer bysiau cyhoeddus yn cynnwys:

- Gwasanaeth bysiau TrawsCymru – mae Llywodraeth Cymru yn rhoi grantiau i awdurdodau lleol ar gyfer contractau gyda gwasanaeth bysiau pellter hir TrawsCymru;
- teithio rhatach – gall gweithredwyr yng Nghymru hawlio ad-daliad am y refeniw a gollwyd o ganlyniad i gludo teithwyr o dan y Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol a mentrau teithio rhatach yn ôl disgrisiwn eraill (er enghraifft, fyngherdynteithio);
- Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau – gall gweithredwyr bysiau hefyd hawlio cyfraniad tuag at eu costau gweithredu sy'n gyfrif am tua dau draean o'r £25 miliwn o'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau. Mae gweddill y grant hwn yn cael ei ddefnyddio i gaffael gwasanaethau bysiau sy'n angenrheidiol yn gymdeithasol na fyddent yn cael eu darparu fel arall.

3.1.21 O fewn y setliad llywodraeth leol³ mae darpariaeth ynglŷn â chymorth refeniw ar gyfer trafnidiaeth gyhoeddus (gan gynnwys cymorth ar gyfer gweithredwyr bysiau) a theithio rhatach. Gan nad yw'r setliad llywodraeth leol wedi ei neilltuo ac yn cael ei gyfrifo gan ddefnyddio cyfranddaliadau cymharol, ac yn cynnwys tybiaethau ynghylch yr incwm a ddisgwylir drwy'r dreth gyngor, nad yw'n bosibl dweud faint o gyllid yn union sy'n cael ei ddarparu at y dibenion hyn. Mae'n bwysig nodi hefyd mai awdurdodau lleol sy'n penderfynu sut maent yn gwario ei setliad, ynghyd â'r dreth gyngor ac incwm arall sy'n cael ei godi'n lleol.

3.1.22 Mae'r setliad llywodraeth leol yn defnyddio Asesiadau wedi'i Seilio ar Ddangosyddion fel rhan o'r mecanwaith i benderfynu ar y ffordd mae cyfanswm y cyllid nad yw wedi cael ei neilltuo'n cael ei rannu rhwng y gwahanol awdurdodau. Mae'r asesiadau hyn yn feysydd gwasanaeth tybiannol sy'n asesu'r angen cymharol i wario ar draws pob awdurdod a gwasanaeth, gan ystyried faint o gyllid sydd ar gael, ac maent yn cynnwys rhagfynegi'r incwm a ddisgwylir o'r dreth gyngor. Nid yw'r

³ Mae Llywodraeth Cymru yn cael y rhan fwyaf o'i harian gan Lywodraeth y DU fel rhan o'i grant bloc ynghyd â refeniw o drethi Cymru. Mae Llywodraeth Cymru wedyn yn clustnodi rhywfaint o'r arian hwn i awdurdodau lleol drwy'r Grant Cynnal Refeniw a grantiau eraill fel cyfraniad at ddarparu eu gwasanaethau, e.e. ysgolion, gofal cymdeithasol a rheoli gwastraff. Er bod cyfanswm y cyllid yn cael ei seilio ar fformiwla Llyfr Gwyrdd Trysorlys y DU, nid yw'r gwariant wedi'i neilltuo ar gyfer swyddogaethau penodol.

asesiadau hyn yn cyfateb i'r cyllid a roddir, nac yn dargedau ar gyfer gwariant gan awdurdodau lleol.

3.1.23 Mae Tabl 1 yn rhoi dadansoddiad o'r cymorth uniongyrchol gan Lywodraeth Cymru ar gyfer gwasanaethau bysiau cyhoeddus.

Tabl 1: Dadansoddiad o gymorth gan Lywodraeth Cymru ar gyfer gwasanaethau bysiau cyhoeddus (£miliwn)

Grant Cynnal/Cyllid	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015	2015/2016	2016/2017	2017/2018
Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau*	32	30	25	25	25	25	25
TrawsCymru	2	2	2	2	2	3	3
Teithio rhatach	57	59	60	59	59	60	59
Gweinyddu teithio rhatach	2	2	2	2	2	2	2
Teithiau Bws Rhatach ar gyfer Pobl Ifanc**	N/A	N/A	N/A	N/A	5	10	1
Cyfanswm	93	93	89	88	93	100	90

* Cyn 2013–14 y Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau oedd y Grant Gwasanaethau Trafnidiaeth Rhanbarthol.

** Dechreuodd y cynllun Cymorth i Bobl Ifanc yn 2015–16

3.1.24 Mae Tabl 2 yn rhoi dadansoddiad o gyfansymiau perthnasol yr Aseidiadau wedi'u Seilio ar Ddangosyddion o fewn y setliad llywodraeth leol.

Tabl 2: Dadansoddiad o'r Aseidiadau wedi'u seilio ar Ddangosyddion perthnasol o'r setliad llywodraeth leol (£miliwn)

Grant Cynnal/Cyllid	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015	2015/2016	2016/2017	2017/2018
Teithio Rhatach	10	9	9	9	10	9	9
Cymorth Refeniw ar gyfer Trafnidiaeth Gyhoeddus	17	19	20	18	19	16	16
Cyfanswm	31	31	31	29	26	26	25

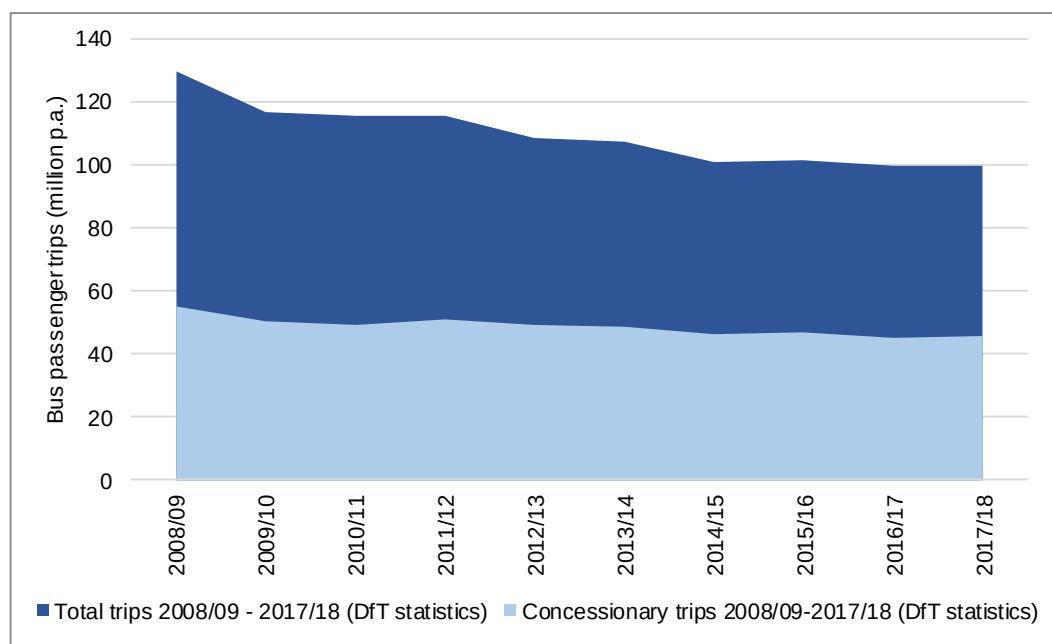
Sylwer: Nid yw'r rhain yn cyfateb i'r cyllid a roddwyd i awdurdodau lleol nac yn dargedau ar gyfer gwario

3.2 Y sefyllfa bresennol

3.2.1 Llai o Ddefnyddwyr

3.2.2 Defnyddir gwasanaethau bysiau lleol ar gyfer tair o bob pedair siwrnai ar drafnidiaeth gyhoeddus. Gwnaed 99.9 miliwm o deithiau ar fysiau lleol yng Nghymru yn 2017/18. Teithiodd y gwasanaethau hyn gyfanswm o 99.1 miliwn o gilometrau cerbyd. Roedd gwasanaethau masnachol yn cyfrif am 77% o'r pellter a deithiwyd, a gwasanaethau â chymhorthdal yn cyfrif am 23%.⁴

3.2.3 Er bod gwasanaethau bysiau'n rhan hanfodol o'r rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus yng Nghymru, maent yn dirywio ac mae nifer y teithwyr wedi bod yn gostwng yn gyson ers blyneddau lawer ar y rhan fwyaf o lwybrau yng Nghymru. Mae Ffigur 1 yn dangos y tueddiadau yn y niferoedd sy'n defnyddio bysiau yn ystod y degawd diwethaf.



Ffigur 1 – tueddiadau yn y niferoedd sy'n defnyddio bysiau yng Nghymru rhwng 2008/09 – 2017/18

Ffynhonnell: Yr Adran Drafnidiaeth. Ystadegau bysiau blyneddol: Y Flwyddyn a ddaeth i ben ym mis Mawrth 2018. Ionawr 2019. Cyrchwyd yn: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/774572/bus0103.ods

⁴ <https://llyw.cymru/cerbydau-gwasanaeth-cyhoeddus-bysiau-thacsis-ebrill-2017-i-mawrth-2018>

- 3.2.4 Mae Ffigur 1 yn dangos, er bod y dirywiad wedi arafu yn y blynyddoedd diwethaf, fod nifer y bobl sy'n defnyddio bysiau wedi gollwng yn gyffredinol, gyda gostyngiad o 29 miliwn o deithiau rhwng 2008/09 a 2014/15. Ar ddiwedd 2017/18 roedd 99.9 miliwn o deithiau bysiau'n cael eu gwneud bob blwyddyn.
- 3.2.5 Mae Ffigur 1 hefyd yn dangos nifer y teithiau a wnaed gan ddeiliaid cardiau teithio rhatach gorfodol. Er bod nifer y teithiau rhatach bob blwyddyn wedi gostwng 1.1 miliwn ar gyfartaledd ers 2008–09, mae hyn yn llai amlwg na'r gostyngiad mewn siwrneiau nad ydynt yn rhai rhatach.
- 3.2.6 Mae trafodaethau ag awdurdodau lleol, trafod ac ymgynghori â gweithredwyr bysiau ac ymchwil pen bwrdd yn awgrymu bod cyfuniad o ffactorau wedi arwain at lai o bobl yn defnyddio bysiau. Mae'r rhain yn cynnwys:
- lefelau incwm uwch, rhagor o bobl yn berchen ar gar a rhagor o siopa ar-lein – sy'n tueddu i arwain at lai o bobl yn teithio ar fysiau;
 - bysiau'n teithio'n arafach oherwydd tagfeydd a rhwydweithiau wedi eu cydgysylltu'n wael, ac o ganlyniad nid yw bysiau'n ffordd gyfleus ar gyfer llawer i siwrneiau – megis y rhai lle mae angen defnyddio mwy nag un bws;
 - cynigion tocynnau cymhleth a diffyg tocynnau integredig i'w defnyddio ar wasanaethau a redir gan weithredwyr gwahanol;
 - penderfyniadau ynghylch defnyddio tir sy'n cynnwys lleoli adeiladau sector cyhoeddus, canolfannau siopa neu barciau diwydiannol mewn lleoliadau nad ydynt yn hawdd eu cyrraedd ar y bws;
 - llai o wasanaethau bysiau'n derbyn cymorth gan awdurdodau lleol a chostau uwch ar gyfer gweithredwyr – yn aml mae hyn yn arwain at lai o wasanaethau bysiau ac o ganlyniad llai o bobl yn defnyddio bysiau.
- 3.2.7 O ganlyniad i lai o ddefnyddwyr, costau gweithredu uwch, cost uwch contractau bysiau â chymhorthdal yn dilyn ail-dendro a thoriadau i gyllidebau awdurdodau lleol, mae gwasanaethau bysiau'n dirywio

hefyd gan arwain at lai o ddewis ac argaeledd i deithwyr⁵. Ers 2010/11 mae 259 o wasanaethau bysiau yng Nghymru wedi cael eu cwtdogi, eu newid neu eu dileu.

- 3.2.8 Oherwydd y niferoedd llai sy'n defnyddio gwasanaethau bysiau yn ystod y blynyddoedd diwethaf, os na chymerir camau rhagwelir y bydd niferoedd teithwyr a gwasanaethau bysiau lleol yn parhau i ddirywio. Heb newid polisiâu, mae Adran Drafnidiaeth y DU yn amcangyfrif y bydd y niferoedd sy'n defnyddio bysiau yng Nghymru yn gostwng 10% rhwng 2017/18 a 2035/36 (tua 0.6% y flwyddyn)⁶ Mae'n debygol y byddai'r dirywiad hwn yn arwain at ragor o bobl yn dibynnu ar geir preifat ynghyd â'r effeithiau negyddol dilynol ar dagfeydd a'r amgylchedd.
- 3.2.9 Gyda llai o bobl yn defnyddio bysiau a gwasanaethau bysiau'n dirywio mae rhagor o ddibyniaeth ar gymorth gan y sector cyhoeddus. Er y cymorth sylweddol ar gyfer gwasanaethau bysiau gan y sector cyhoeddus, nid oes gan Gymru y gwasanaeth yr hoffai Llywodraeth Cymru ei weld ac nid oes gan gymunedau'r cysylltiadau trafnidiaeth gyhoeddus sydd eu hangen arnynt.
- 3.2.10 Er mwyn darparu gwasanaethau bysiau gwell ar gyfer teithwyr, mae angen i weithredwyr, awdurdodau lleol a rhanddeiliaid eraill weithio gyda'i gilydd yn fwy cyson ac alinio eu gwaith yn well ag amcanion Llywodraeth Cymru ar gyfer trafnidiaeth integredig a chynaliadwy ledled Cymru.

⁵ <https://bettertransport.org.uk/sites/default/files/research-files/19.04.12.bic-2018.pdf> (page 5)

⁶ <https://gov.wales/sites/default/files/publications/2019-07/public-transport-wales-bill-draft-regulatory-impact-assessment.pdf>

3.3 Diben y deddfwriaeth

- 3.3.1 Mae perfformiad gwasanaethau bysiau lleol a marchnadoedd yn amrywio'n sylweddol ledled Cymru, yn enwedig rhwng ardaloedd trefol a gwledig. O ganlyniad, mae'r heriau a wynebwr gan awdurdodau lleol wrth ystyried sut i ddarparu bysiau yn eu hardal yn amrywio'n sylweddol hefyd. Felly, yng Nghymru, nid oes un dull o ddarparu gwasanaethau bysiau sy'n gweithio i bawb.
- 3.3.2 Mae Llywodraeth Cymru yn credu ei bod yn hanfodol bod gan awdurdodau lleol y mecanweithiau cywir i sicrhau bod gwasanaethau bysiau priodol yn cael eu darparu yn eu hardal. Drwy wella'r fframwaith deddfwriaethol, gall Llywodraeth Cymru roi amrediad priodol o fecanweithiau i awdurdodau lleol ar gyfer gwella'r ffordd mae gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu cynllunio a'u gwella.
- 3.3.3 Mae angen i awdurdodau lleol ystyried y ffordd orau o sicrhau bod gwasanaethau'n cael eu darparu a'u cynnal yn eu hardal. Gan fod y ffactorau sy'n dylanwadu ar benderfyniadau pobl o ran teithio ar fysiau mor gymhleth ac amrywiol, ni fydd deddfwriaeth ynddi'i hun yn atal neu'n gwrthdroi'r tueddiadau hirdymor o ran defnyddio bysiau. Mae'n debygol y bydd angen ymdrech cydgysylltiedig a buddsoddiad gan sawl rhanddeiliad i helpu i lywio a dylanwadu ar y ffordd mae gwasanaethau bysiau'n cael eu darparu, er mwyn sicrhau eu bod yn diwallu anghenion unigolion a chymunedau.
- 3.3.4 Nod y cynigion yn y Memorandwm Esboniadol hwn yw disgrifio'r mecanweithiau deddfwriaethol arfaethedig a fydd yn galluogi'r awdurdodau lleol i weithio gyda'i gilydd a, chyda gweithredwyr bysiau, er mwyn ymateb mewn ffordd hyblyg i anghenion y gymuned leol am wasanaethau bysiau lleol, gan deilwra'r ffordd maent yn gwneud hynny yn ôl amgylchiadau a heriau gwahanol. Byddai'r newidiadau deddfwriaethol arfaethedig yn darparu ar gyfer cynlluniau partneriaeth gwell, yn cynnig opsiwn gwell o ran masnachfreinio, ac yn rhoi'r opsiwn i awdurdodau lleol redeg gwasanaethau bysiau.
- 3.3.5 Y bwriad yw y bydd awdurdodau lleol yn pennu'r model mwyaf priodol ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau yn eu hardal. Mae hyn yn debygol o ddibynnu ar natur y farchnad bysiau yn yr ardal, blaenoriaethau'r awdurdod, megis cynyddu nifer y bobl sy'n defnyddio bysiau, lleihau tagfeydd, sicrhau manteision amgylcheddol a'i ffordd o reoli risg. Drwy gyflwyno darpariaethau ar gyfer gwaith partneriaeth gwell (Cynlluniau Partneriaeth Cymru), deddfwriaeth i ddiwygio ac i

wella'r system Cynlluniau Contractau o Ansawdd ar gyfer masnachfreinio, yn ogystal â phwerau i awdurdodau lleol redeg eu gwasanaethau bysiau eu hunain, byddem yn rhoi amrediad llawn o fecanweithiau ar waith i alluogi awdurdodau lleol i ymateb i anghenion cymunedau lleol mewn ffordd hyblyg.

- 3.3.6 Mae'r deddfwriaeth hefyd yn cynnwys cynigion i wella'r ffordd mae data sy'n ymwneud â gwasanaethau bysiau yn cael eu darparu. Mae hyn yn rhan hanfodol o gynyddu nifer y defnyddwyr drwy ddenu teithwyr a sicrhau bod gwybodaeth am wasanaethau bysiau'n cael ei defnyddio mewn modd effeithlon. Mae darparu gwybodaeth hefyd yn hanfodol i helpu awdurdodau lleol i ystyried opsiynau ar gyfer cynnal gwasanaethau pan fydd gwasanaethau masnachol yn cael eu dileu neu eu hamrywio.
- 3.3.7 I adlewyrchu'r gwahaniaethau rhwng y cynigion deddfwriaethol hyn, mae'r diben a'r effeithiau arfaethedig yn cael eu hamlinellu mewn dwy ran wahanol:
- Adran 1 – deddfwriaeth alluogi: Cynlluniau Partneriaeth Cymru, cynlluniau masnachfreinio Cymru a gwasanaethau a redir gan awdurdodau lleol; (Rhan 2, Penodau 1 a 2 a Rhan 3 o'r Bil); ac
 - Adran 2 – darpariaethau ar gyfer rhannu gwybodaeth (Rhan 2, Pennod 3 a Rhan 4 o'r Bil).

3.4 Adran 1: Darpariaethau Galluogi – Cynlluniau Partneriaeth Cymru, Cynlluniau Masnachfreinio Cymru a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol

3.4.1 Y cefndir

3.4.2 Mae Adran 1 yn cynnwys y canlynol:

- y ddeddfwriaeth bresennol mewn perthynas â phob un o'r darpariaethau galluogi, gan nodi cyfyngiadau'r trefniadau presennol;
- diben pob un o'r darpariaethau galluogi;
- effaith arfaethedig y darpariaethau galluogi.

3.4.3 Y Sefyllfa bresennol

3.4.4 Mae'r darpariaethau deddfwriaethol presennol mewn perthynas â gwasanaethau bysiau yn galluogi rhywfaint o weithio mewn partneriaeth a chontractau o ansawdd, ac yn caniatáu awdurdodau lleol i sicrhau gwasanaethau drwy gontractau â chymhorthdal mewn rhai amgylchiadau. Mae'r ddeddfwriaeth bresennol hefyd yn gosod cyfyngiadau ar awdurdodau lleol o ran rhedeg gwasanaethau'n uniongyrchol. Mae'r darpariaethau deddfwriaethol perthnasol wedi eu hamlinellu isod.

3.4.5 Felly, mae Llywodraeth Cymru o'r farn bod y darpariaethau presennol yn cynnwys nifer o gyfyngiadau, ac nad ydynt yn rhoi'r hyblygrwydd i awdurdodau lleol ymateb i'r heriau gwahanol y maent yn eu hwynebu wrth ddarparu gwasanaethau bysiau sy'n diwallu anghenion eu cymunedau.

Gweithio mewn Partneriaeth

3.4.6 Mae adrannau 114 i 123 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 yn galluogi awdurdodau lleol i sefydlu Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd (CPAau). Mae CPAau yn pennu'r safonau y mae'n rhaid i gwmnïau bysiau eu bodloni ar hyd llwybr teithio penodol neu mewn ardal benodol, ac yn eu tro mae'n rhaid i awdurdodau lleol ddarparu cyfleusterau gwell i gynnal gwasanaethau bysiau, megis mesurau blaenoriaethu i fysiau, mannau aros o ansawdd uchel mewn safleoedd

bysiau a gwybodaeth well i deithwyr. O dan CPAau, gellir gwahardd gweithredwyr nad ydynt yn bodloni'r safonau gofynnol rhag defnyddio'r cyfleusterau a ddarperir. Mae'n ofynnol i gynlluniau partneriaethau weithredu am o leiaf pum mlynedd.

- 3.4.7 Er bod defnyddio trefniadau partneriaeth gwirfoddol yn gallu gwella safon gwasanaethau, lleihau tagfeydd ac arwain at fanteision amgylcheddol, mae cyfyngiadau i'r ffordd hon o weithio. Mae llwyddiant trefniadau partneriaeth gwirfoddol yn dibynnu ar gryfder parhaus y berthynas rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau, ynghyd ag ymrwymiad gan bob rhanddeiliad o ran cyllid. Byddai llwyddo i ddod i gytundeb hefyd yn dibynnu ar gysondeb rhwng amcanion awdurdodau lleol a gweithredwyr, i sicrhau bod nod cyffredin. Pan fydd gweithredwyr newydd nad ydynt yn rhan o'r cytundeb yn dod i ardal, mae perygl yr amherir ar y bartneriaeth honno.
- 3.4.8 Mae defnyddio CPAau hefyd yn gallu gwella safonau gwasanaeth, lleihau tagfeydd ac arwain at fanteision amgylcheddol. Fodd bynnag, mae cyfyngiadau a heriau i'r dull hwn. Gall y gofyniad i awdurdodau lleol ddarparu cyfleusterau fel rhan o gynllun statudol gyfyngu ar y gwaith yn sylweddol, yn enwedig o gofio'r hinsawdd ariannol sydd ohoni, ynghyd â chapasiti ehangach sefydliadau (o ran adnoddau a/neu sgiliau), cyfyngiadau ariannol neu adlinio strwythur amcanion strategol. Yn ogystal, ystyrir y dylai awdurdodau lleol allu defnyddio amrediad ehangach o ymyriadau er mwyn sicrhau partneriaeth bysiau.
- 3.4.9 Mae cyfyngiadau hefyd o ran y safonau gwasanaeth a all fod yn ofynnol dan CPAau. O dan y darpariaethau presennol, mae'r safonau y gellir eu pennu wedi eu cyfyngu i safonau cerbyd, amserlennu ac uchafswm prisiau teithio. Nid oes pŵer, er enghraifft, i bennu llwybrau teithio neu brisiau teithio cyffredin sy'n is na'r pris uchaf.
- 3.4.10 Os ydynt yn cael eu gweithredu mewn modd effeithiol, mae gan CPAau y potensial i arwain at rai gwelliannau o ran darparu gwasanaethau bysiau. Mae enghreifftiau llwyddiannus yn cynnwys Lerpwl a Nottingham lle mae partneriaethau wedi derbyn yr adnoddau a'r cyllid priodol. Fodd bynnag, mae'r defnydd o'r pwerau hyn yng Nghymru wedi bod yn gyfyngedig, yn bennaf o ganlyniad i'r cylch cyllido blynyddol nad yw'n rhoi sicrwydd i awdurdodau lleol ynghylch cyllid dros y cyfnod isaf o bum mlynedd. Er bod rhai enghreifftiau o bartneriaethau gwirfoddol yng Nghymru (er enghraifft, Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf a Stagecoach neu Fetro Abertawe a fu), nid ydym yn ymwybodol o

unrhyw Bartneriaethau Ansawdd Statudol ar lwybrau masnachol yng Nghymru.

Masnachfreinio

- 3.4.11 Ar yr amod bod Gweinidogion Cymru yn cychwyn y darpariaethau deddfwriaethol perthnasol sydd wedi eu cynnwys yn adrannau 124 i 134B o Ddeddf Trafnidiaeth 2000, gallai awdurdodau lleol yng Nghymru ymrwymo i Gynlluniau Contractau o Ansawdd (CCAau). Mae CCAau yn fath o fasnachfreinio a fyddai'n galluogi awdurdodau lleol i bennu pa wasanaethau bysiau sydd i'w darparu mewn ardal ac i gyflwyno contractau ar gyfer darparu'r gwasanaethau hynny drwy broses dendro gystadleuol.
- 3.4.12 Er bod CCAau yn darparu ar gyfer math o fasnachfreinio, ystyrir bod y darpariaethau presennol ar gyfer y rhain yn rhy gymhleth ac yn defnyddio gormod o adnoddau. Mae'r ddeddfwriaeth bresennol yn gosod set feichus o feini prawf statudol ar awdurdodau lleol ac mae'n rhaid i Weinidogion Cymru fod yn fodlon y byddai'r cynllun o fudd i'r cyhoedd cyn ei gymeradwyo. Nid oes yr un CCA wedi cael ei gyflawni'n llwyddiannus yn y DU o dan y darpariaethau presennol. Mae Lloegr wedi ceisio mynd i'r afael â'r diffygion hyn drwy Ddeddf Gwasanaethau Bysiau 2017 ac mae'r Alban wedi cynnig darpariaeth deddfwriaethol yn y Bil Trafnidiaeth (yr Alban). Mae'r newidiadau i'r trefniadau yn y Bil ar gyfer masnachfreinio'n ceisio mynd i'r afael â gwendidau'r trefniadau ar gyfer Cymru.
- 3.4.13 Llundain yw'r unig le yn y DU lle mae gwasanaethau bysiau'r cael eu masnachfreinio ar hyn o bryd. Fodd bynnag, yn ddiweddar mae Awdurdod Cyfunedig Manceinion Fwyaf wedi cyhoeddi ei fwriad i fasnachfreinio o dan Ddeddf Gwasanaethau Bysiau 2017⁷. Mae masnachfreinio (neu gontractio cwmnïau i ddarparu gwasanaethau) i un neu fwy o gontractwyr unigol yn gyffredin yng ngwledydd Ewrop, ac mae amrediad helaeth o ymchwil a gydnabyddir gan y diwydiant i fasnachfreinio. Er enghraifft, mae UTG (y Grŵp Trafnidiaeth Drefol, sef corff sy'n cynrychioli rhwydwaith o awdurdodau trafndiaeth dinas-rhanbarthau'r DU) wedi cyhoeddi nifer o ddogfennau ymchwil perthnasol, gan gynnwys gwaith manwl ar y profiad o fasnachfreinio rhwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus yn Sweden, Norwy a Denmarc. Mae'r adroddiad⁸ yn dangos mai masnachfreinio yw'r norm ar gyfer

⁷ <https://www.gmconsult.org/strategy-team/gmbusconsultation/>

⁸ <http://www.urbantransportgroup.org/media-centre/press-releases/new-report-shows-how-uk-can-follow-scandinavian-way-better-transport>

gwasanaethau bysiau yn Llychlyn, ac mae wedi helpu i ddarparu gwasanaethau integredig, uchel eu hansawdd a llwyddiannus mewn modd effeithlon. Mae hefyd yn dangos y llawer o ddulliau gwahanol ar gyfer masnachfreinio mae awdurdodau trafnidiaeth gwahanol wedi eu defnyddio, yn dibynnu ar amgylchiadau a dyheadau lleol.

Gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdod lleol

3.4.14 Ar hyn o bryd, mae Deddf Trafnidiaeth 1985 yn gwahardd awdurdodau lleol rhag rhedeg eu gwasanaethau bysiau eu hunain, ac eithrio:

- pan oedd awdurdod lleol eisoes yn gweithredu cwmni bysiau pan ddaeth y gwaharddiad i rym;
- pan fydd awdurdod yn gweithredu gwasanaethau bach yn unig ac mae wedi gwneud cais i Weinidogion Cymru am esemptiad rhag y cyfyngiad cyffredinol;
- pan fydd gweithredwr bysiau wedi methu â rhedeg gwasanaeth yn unol ag amodau'r contract dan Gynllun Contractau o Ansawdd ac mae'n rhaid i awdurdod lleol ymyrryd.

3.4.15 Nid yw'r eithriadau i'r gwaharddiad cyffredinol ar awdurdodau lleol rhag rhedeg gwasanaethau bysiau, er enghraifft, yn darparu ar gyfer sefyllfaoedd lle mae awdurdodau lleol yn gorfod ymrwymo i gontract i ddarparu gwasanaeth sy'n angenrheidiol yn gymdeithasol o dan adran 63 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985, ond nid yw'n cael ond ambell dendr neu ddim yn cael yr un tendr i redeg y gwasanaeth hwnnw gan weithredwyr masnachol yn eu hardal.

3.4.16 Weithiau, nid yw awdurdodau lleol yn cael unrhyw dendrau, ond nid ydynt ar y pryd hwnnw, yn ôl y gyfraith, yn gallu llenwi'r bylchau drwy redeg y gwasanaethau eu hunain. Ar adegau eraill, mae cyn lleied o gwmnïau'n tendro fel nad yw prisiau'r dendrau yn gystadleuol ac mae hynny'n golygu bod awdurdodau lleol yn gorfod talu mwy i gynnal y llwybrau sy'n angenrheidiol yn gymdeithasol. Yn aml cymunedau gwledig sy'n wynebu'r heriau hyn.

3.4.17 Ar wahân i sefyllfa lle mae cwmni bysiau trefol eisoes yn bodoli (Bws Caerdydd a Bws Casnewydd), mae'r ddeddfwriaeth gyfreithiol bresennol yn gwahardd awdurdod lleol rhag rhedeg gwasanaethau bysiau masnachol neu wasanaethau bysiau â chymhorthdal. Mae Llywodraeth Cymru o'r farn bod angen rhagor o hyblygrwydd ar

awdurdodau lleol i fynd i'r afael â heriau trafnidiaeth leol drwy redeg eu gwasanaethau bysiau eu hunain neu drwy gwmni hyd braich.

3.4.18 Diben y Darpariaethau Galluogi

Gweithio mewn Partneriaeth

- 3.4.19 Bydd Cynlluniau Partneriaethau Cymru (CPCau yn rhoi rhagor o gyfleoedd i awdurdodau lleol a gweithredwyr ddatblygu partneriaethau at ddibenion darparu gwasanaethau bysiau mewn ardal.
- 3.4.20 Nod CPCau yw gwneud teithio ar fysiau yn opsiwn mwy deniadol ar gyfer y cyhoedd, drwy ddod â gweithredwyr ac awdurdodau lleol at ei gilydd i gynllunio a gweithredu cyfres o fesurau y cytunwyd arnynt a gwelliannau i ansawdd a nifer y gwasanaethau bysiau sy'n cael eu darparu – megis cydgysylltu amserlenni, gwybodaeth well a threfniadau gwell ar gyfer tocynnau, cerbydau o ansawdd uwch a mesurau i wneud teithiau bysiau'n gyflymach.
- 3.4.21 Bydd CPCau yn galluogi awdurdodau lleol i ddefnyddio cyfleusterau a mesurau fel eu cyfraniad at bartneriaeth, i sicrhau y bodlonir y gofynion sydd wedi cael eu nodi ar gyfer gwasanaethau a llwybrau mewn ardal benodol. Er enghraifft, mae'n bosibl y gallai cyfraniad awdurdod lleol gynnwys gorfodi lonydd bysiau (mesur). Ni fyddai hyn yn bosibl o dan ddarpariaethau Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd presennol.
- 3.4.22 Rhaid i CPCau gyfrannu at y gwaith o weithredu polisiau trafnidiaeth lleol, cael eu datblygu mewn partneriaeth â gweithredwyr bysiau a bod yn destun proses ymgynghori ystyrlon. Er mwyn sicrhau partneriaeth gytbwys rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau, bydd CPCau yn cynnwys darpariaethau ar gyfer gwrthwynebu'n ffurfiol (mae rhagor o fanylion yn Atodiad 1 o'r Prawf Cystadleuaeth yn Atodlen 10 i Ddeddf

Trafnidiaeth 2000. Yn ymarferol mae'r prawf yn ystyried materion megis cymesuredd a'r effaith ar gystadleurwydd yr CPCau.

- 3.4.23 Byddai cydymffurfedd ag CPC yn cael ei orfodi drwy'r system cofrestru bysiau, a gellid gwrthod cofrestru gweithredwyr sy'n methu â chydymffurfio â gofynion CPC, neu ddiddymu eu cofrestriad.

Masnachfreinio

- 3.4.24 Bydd y cynigion deddfwriaethol i fynd i'r afael â darpariaethau yng Nghymru ar gyfer masnachfreinio yn rhoi system ymarferol arall ar gyfer masnachfreinio sy'n rhoi sylw i'r cyfyngiadau o fewn darpariaethau'r Cynlluniau Contractau o Ansawdd
- 3.4.25 O dan yr opsiwn hwn, byddai awdurdodau lleol yn gallu datblygu cynllun masnachfreinio lle y gallent ddyfarnu'r hawl unigryw i redeg llwybrau ar rwydwaith bysiau, drwy gontractau, i'r rhai sy'n gwneud y cynnig mwyaf cystadleuol. Gallai awdurdodau lleol ddatblygu un cynllun ar gyfer masnachfreinio a allai wedyn gynnwys nifer o gontractau cyflenwi fel yr ystyrir yn briodol gan yr awdurdod lleol.
- 3.4.26 Byddai argaeledd proses ymarferol ar gyfer masnachfreinio sy'n caniatáu i bob gwasanaeth sy'n cael ei ddarparu mewn ardal ddiffiniedig gael ei reoli o dan gontract gan awdurdod lleol yn rhoi rhagor o hyblygrwydd i'r awdurdod lleol, a rhagor o reolaeth wrth fynd i'r afael a heriau darparu gwasanaethau bysiau yn ei ardal. Yn ogystal, byddai contractau masnachfreinio cydgysylltiedig yn galluogi gwasanaethau masnachol a gwasanaethau â chymhorthdal i weithredu fel rhwydwaith sengl di-dor.
- 3.4.27 Er mwyn sicrhau bod y cynigion newydd ar gyfer masnachfreinio'n gadarn, bydd y newidiadau deddfwriaethol yn amlinellu'r gofynion y mae'n rhaid eu hystyried mewn unrhyw gynigion newydd ar gyfer masnachfreinio, ac yn rhoi canllawiau ar yr arferion gorau. Yn hyn o beth, bydd yn rhaid ystyried pob cynnig ar fasnachfreinio yn drwyadl drwy achos busnes manwl, sy'n destun archwiliad, wedi'i ddilyn gan ymgynghoriad fel sy'n ofynnol cyn gwneud penderfyniad (rhagor o fanylion yn Atodiad 1 o'r Nodiadau Esboniadol).
- 3.4.28 Byddai masnachfreinio ar gael i bob un o 22 o awdurdodau lleol Cymru, neu i awdurdodau lleol sy'n gweithredu ar y cyd. Pe bai awdurdodau lleol yn gweithio ar y cyd i lunio cynllun masnachfreinio, byddai disgwyl iddynt roi trefniadau llywodraethu priodol ar waith (h.y.

cyfreithiol, ariannol a staffio). Byddai gwasanaethau a ddarperir drwy fasnachfaint yn cael eu rheoli yn unol â'r telerau contract y cytunir arnynt gan yr awdurdod sy'n rhoi'r fasnachfaint a'r gweithredwr(wyr) bysiau.

Gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdod lleol

3.4.29 Diben dileu'r cyfyngiadau yn y ddeddfwriaeth bresennol mewn perthynas â gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol yw y byddai awdurdodau lleol, naill ai yn unigol neu ar y cyd, yn gallu darparu gwasanaethau bysiau lleol yn eu hardal.

3.4.30 Bydd hyn yn caniatáu i awdurdodau lleol redeg gwasanaethau bysiau – naill yn fewnol neu drwy gwmni hyd braich sy'n gysylltiedig â'r awdurdod lleol. Yr awdurdod lleol a fyddai'n gyfrifol am benderfynu sut y darperir gwasanaethau a chydymffurfio â gofynion cymorth gwladwriaethol a chyfraith gystadleuaeth.

3.4.31 Byddai'r newidiadau deddfwriaethol yn galluogi awdurdodau lleol i wneud y canlynol:

- darparu gwasanaethau â chymhorthdal drwy wasanaeth mewnol, neu gystadlu am gontractau â chymhorthdal o dan adran 63 drwy gwmni a reolir gan yr awdurdod lleol;
- mynd i mewn i farchnad a gweithredu gwasanaethau i wneud elw yn yr un ffordd ag unrhyw weithredwr masnachol arall.

3.4.32 Byddai'r holl drefniadau'n ostyngedig i'r un cyfyngiadau cystadlu a gofynion cofrestru eraill ag unrhyw weithredwr arall.

3.4.33 Bwriad Arfaethedig y Darpariaethau Galluogi

3.4.34 Effaith arfaethedig y darpariaethau galluogi yw sicrhau bod gan awdurdodau lleol fynediad at gyfres gynhwysfawr o fecanweithiau ar gyfer ceisio mynd i'r afael â heriau darparu gwasanaethau bysiau yn eu hardal, a gweithio gyda rhanddeiliaid tuag at ddatblygu rhwydwaith bysiau hygyrch, fforddiadwy ac integredig sy'n diwallu anghenion cymunedau yng Nghymru.

3.4.35 Mae pob awdurdod lleol yn wynebu heriau gwahanol wrth sicrhau gwasanaethau bysiau. Mae'n bosibl y bydd rhai awdurdodau lleol o'r

farn mai masnachfreinio fyddai'r opsiwn mwyaf priodol yn eu hardal, a bydd yn well gan awdurdodau lleol eraill wneud newidiadau drwy weithio mewn partneriaeth gydag eraill – a bydd eraill yn credu mai'r unig ffordd o sicrhau'r canlyniad dymunol fyddai rhedeg eu gwasanaethau eu hunain yn uniongyrchol.

3.4.36 Drwy gyflwyno deddfwriaeth ar gyfer Cynlluniau Partneriaethau Cymru, cynlluniau masnachfreinio a gwasanaethau a redir gan awdurdodau lleol, byddai Llywodraeth Cymru yn rhoi'r mecanweithiau i awdurdodau lleol i'w helpu i sicrhau'r gwasanaethau sydd eu hangen yn eu hardal nhw. Byddai hefyd yn rhoi rhagor o ddylanwad i awdurdodau lleol i geisio gwrthdroi'r dirywiad yn y niferoedd sy'n defnyddio bysiau, ynghyd â manteision ehangach eraill (er enghraifft, iechyd gwell, rhagor o ryngweithio cymdeithasol, llai o dagfeydd ac allyriadau carbon is).

3.4.37 Bwriedir i'r mecanweithiau galluogi wella'r canlynol: safon gwasanaethau a cherbydau; cydgysylltu rhwng gweithredwyr bysiau ynghylch llwybrau a thocynnau; ac integreiddio ar draws y rhwydweithiau trafnidiaeth gyhoeddus a theithio llesol. Byddai rhagor o ddefnyddwyr a'r cynnydd cysylltiedig mewn refeniw yn ategu ac yn cyfrannu at uchelgeisiau ehangach Llywodraeth Cymru ar gyfer system trafnidiaeth gyhoeddus fodern sy'n hygyrch, yn fforddiadwy, yn amgylcheddol gynaliadwy ac yn integredig.

3.5 Rhan 2: Darpariaethau ar gyfer rhannu gwybodaeth

3.5.1 Y cefndir

3.5.2 Mae dwy elfen i'r darpariaethau ar gyfer rhannu gwybodaeth.

- Data agored – mae hyn yn ymdrin â darparu data cywir a chyfredol am wasanaethau bysiau;
- Gwybodaeth am wasanaethau – mae hyn yn ymdrin â'r gweithredwr bysiau'n darparu gwybodaeth am refeniw a nifer y defnyddwyr pan fydd gwasanaethau bysiau masnachol yn cael eu dileu neu eu hamrywio ac mae awdurdod lleol yn ystyried opsiynau ar gyfer cynnal y lefel o wasanaeth.

3.5.3 Mae'r darpariaethau ar gyfer rhannu gwybodaeth yn cael eu hystyried ar wahân isod.

3.5.4 Y Sefyllfa Bresennol

3.5.5 Data Agored

3.5.6 Mae gwybodaeth glir, gyfredol, o ansawdd uchel yn hanfodol i sicrhau bod gwasanaethau bysiau'n rhedeg yn ddidrafferth. Heddiw, mae disgwyliadau pobl ynghylch y math o wybodaeth a ddylai fod ar gael iddynt yn uwch o lawer, ac mae defnyddwyr yn disgwyl gallu gwneud penderfyniadau gwybodus ar sail data mae'n hawdd eu cyrraedd.

3.5.7 Mae mynediad at wybodaeth glir a chywir am wasanaethau bysiau yn bwysig i awdurdodau lleol wrth iddynt gefnogi eu gwasanaethau bysiau lleol. Mae hefyd yn bwysig i ddatblygwyr meddalwedd sy'n ceisio creu gwasanaethau megis apiau ffôn clyfar a systemau ar gyfer cynllunio siwrneiau.

3.5.8 O dan adran 139 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 mae dyletswydd ar awdurdodau lleol i rannu data priodol am wasanaethau â'r cyhoedd – er enghraifft, drwy'r rhyngwrdd ac ar safleoedd bysiau. Yn ogystal, mae'n ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol benderfynu pa wybodaeth am fysiau lleol a ddylai fod ar gael i'r cyhoedd a sut y dylid gwneud y wybodaeth honno ar gael. Mae'n ofynnol i

weithredwr ddarparu'r wybodaeth, ac os yw gweithredwr yn methu gwneud hynny caiff y Comisiynydd Traffig gymryd camau gorfodi.

3.5.9 Dyma'r math o wybodaeth a ddylai fod ar gael:

- gwybodaeth am lwybrau ac amserlenni gwasanaethau lleol o fewn ardal awdurdod lleol a gwasanaethau sy'n dod i'r ardal honno;
- gwybodaeth am brisiau teithio ar wasanaethau;
- gwybodaeth arall fel gwybodaeth am gyfleusterau ar gyfer pobl anabl, teithio rhatach, cysylltiadau â gwasanaethau trafnidiaeth i deithwyr eraill neu wybodaeth am faterion eraill y mae awdurdod lleol yn ystyried ei bod yn ddefnyddiol i'r cyhoedd yn ei ardal.

3.5.10 Mae gan awdurdodau lleol yng Nghymru bwerau cyfyngedig i fynnu bod gweithredwyr bysiau'n darparu gwybodaeth am wasanaethau lleol. Mae adran 143 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 yn galluogi awdurdodau lleol, mewn perthynas ag arfer ei swyddogaethau sy'n ymwneud â thrafnidiaeth gyhoeddus, i'w gwneud yn ofynnol i weithredwr roi gwybodaeth iddynt am y canlynol:

- cyfanswm y teithiau a wneir gan bobl ar y gwasanaethau sy'n cael eu gweithredu gan y gweithredwr yn ardal yr awdurdod lleol (h.y. cyfanswm y teithwyr);
- y strwythur ar gyfer prisiau teithio;
- cyfanswm y pellter a wneir gan y cerbydau mae'r gweithredwr yn eu defnyddio wrth weithredu'r gwasanaethau hynny (h.y. milltiroedd bysiau).

3.5.11 Ar hyn o bryd mae gweithredwyr bysiau yn gwneud gwybodaeth ar gael drwy eu gwefannau eu hunain, yn ogystal â chymwysiadau ar-lein (apiau) a chynllunwyr siwrneiau ar sail wirfoddol. Fodd bynnag, nid yw'r arfer hwn yn gyson rhwng gweithredwyr, ac nid yw'n caniatáu i deithwyr gael gwybodaeth gynhwysfawr er mwyn cynllunio eu siwrneiau lle mae angen defnyddio mwy nag un gweithredwr.

3.5.12 I unioni'r problem hon rhywfaint, ar hyn o bryd mae Llywodraeth Cymru yn rhoi cyllid i Travelline Cymru i ddarparu gwybodaeth gynhwysfawr am dtrafnidiaeth gyhoeddus drwy ei wefan, ei ap a'i

ganolfan gyswllt. Fodd bynnag, mae'r gwasanaeth hwn yn dibynnu ar weithredwyr yn darparu'r wybodaeth angenrheidiol.

- 3.5.13 O ganlyniad, mae'r wybodaeth sydd ar gael i deithwyr mewn gwirionedd yn anghyson, mae ei hansawdd yn amrywio, mae'n ddarniog ac yn aml nid yw'r gyfredol.

Gwybodaeth am wasanaethau

- 3.5.14 Yn 2011, gwnaeth ymchwiliad y Comisiwn Cystadlu i'r Farchnad Gwasanaethau Bysiau Lleol⁹ argymhell y dylai awdurdodau lleol gael eu galluogi i fynnu, a lle bo hynny'n briodol datgelu, gwybodaeth am refeniw a niferoedd defnyddwyr gwasanaethau bysiau sy'n cael eu dadgofrestru. Y bwriad y tu ôl i'r argymhelliad hwn oedd galluogi awdurdodau lleol i reoli'n well dendrau am wasanaethau newydd â chymorth a sicrhau bod prisiau tendrau'n gost-effeithiol. Mae'r Bil yn rhoi cyfle i weithredu'r argymhelliad hwn.
- 3.5.15 Ar wahân i drwy gydweithredu anffurfiol, ni all awdurdodau lleol gael mynediad at wybodaeth am nifer y defnyddwyr a refeniw ar gyfer gwasanaeth sy'n cael ei ddileu neu ei amrywio a fyddai'n eu helpu i wneud penderfyniadau ynghylch rhedeg gwasanaeth â chymorth yn ei le. Mae hyn yn cynnwys penderfynu a ddylid darparu gwasanaeth â chymorth newydd drwy gontract a sicrhau eu bod yn derbyn tendrau cystadleuol os ydynt yn penderfynu cefnogi gwasanaeth newydd.

3.5.16 Diben y darpariaethau

Data agored

- 3.5.17 Diben y darpariaethau ar gyfer data agored yw galluogi Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau mewn perthynas â'r wybodaeth sy'n cael ei darparu gan weithredwyr, awdurdodau lleol a'r Comisiynydd Traffig am wasanaethau bysiau yng Nghymru.
- 3.5.18 Mae'r math o wybodaeth y byddai'r rheoliadau'n berthnasol iddi yn gynnwys: llwybrau a manau stopio; amserlenni, prisiau teithio a thocynnau; a gwybodaeth fyw fel pa mor brysur yw bws ac a fydd

⁹ <https://www.gov.uk/cma-cases/local-bus-services-market-investigation-cc>

yn brydlon. Bydd y rheoliadau hefyd yn dweud ar gyfer pwy bydd y wybodaeth yn cael ei darparu, pryd a sut.

- 3.5.19 Bydd y ddeddfwriaeth hefyd yn caniatáu i'r Comisiynydd Traffig osod sancsiynau ar weithredwr bysiau sydd wedi methu cydymffurfio â'r rheoliadau (rhagor o fanylion ar Atodiad 1 o'r Nodiadau Esboniadol).
- 3.5.20 Diben y ddarpariaeth yw amlinellu'r gofynion ar gyfer set gynhwysfawr o ddata agored ar gyfer y gwasanaethau bysiau sydd ar gael ledled Cymru, y mae'n hawdd i'r cyhoedd gael mynediad ati. Byddai'r wybodaeth ar gael hefyd i ddylunwyr apiau a fyddai'n gallu ei defnyddio i ddarparu gwybodaeth teithio gynhwysfawr ar draws pob dull o drafnidiaeth gyhoeddus.

Gwybodaeth am wasanaethau

- 3.5.21 Diben y darpariaethau ar gyfer gwybodaeth am wasanaethau yw galluogi awdurdodau lleol i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau ddarparu gwybodaeth benodol am refferiwl a nifer y defnyddwyr pan fydd gwasanaethau'n cael eu dileu neu eu hamrywio – a phan fydd yr awdurdod lleol yn ystyried trefniadau ar gyfer cynnal y gwasanaeth sydd wedi cael ei ddileu neu ei amrywio, gan gynnwys rhoi cymhorthdal i sicrhau bod lefel y gwasanaeth yn cael ei chynnal yn unol ag adran 63 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985. Wedyn gall awdurdodau lleol ddefnyddio'r wybodaeth er mwyn rheoli'r broses o dendro am wasanaethau â chymhorthdal yn lle'r rhai sydd wedi cael ei ddileu neu eu hamrywio, yn unol ag argymhellion Ymchwiliad y Comisiwn Cystadlu i'r Farchnad Gwasanaethau Bysiau.
- 3.5.22 Os yw'r awdurdod lleol yn penderfynu darparu gwasanaeth â chymhorthdal newydd drwy broses dendro, gall roi gwybodaeth gyfanredol am y gwasanaeth i weithredwyr bysiau eraill, a phobl eraill sy'n cael eu rhagnodi yn y ddeddfwriaeth a allai fod â diddordeb mewn darparu'r gwasanaeth newydd. Er mwyn mynd i'r afael â'r broblem o wybodaeth yn cael ei datgelu yn anghyfreithlon, bydd y cynnig hwn yn creu trosedd diannod newydd.
- 3.5.23 Caiff gweithredwyr bysiau gofyn i'r awdurdod beidio â datgelu'r wybodaeth, ac wedyn byddai angen i'r awdurdod lleol benderfynu a fyddai datgelu'r wybodaeth yn amharu ar fuddiannau masnachol y gweithredwr. Bodd bynnag, gallai gwrthod darparu'r wybodaeth

arwain at y Comisiynydd Traffig yn gosod sancsiwn ar y gweithredwr.

3.5.24 Bwriad Arfaethedig y Darpariaethau

Data agored

- 3.5.25 Effaith arfaethedig y ddarpariaeth hon yw hwyluso argaeledd gwybodaeth glir, gyfredol o ansawdd uchel am wasanaethau bysiau i bobl yn Nghymru, yn ogystal â helpu datblygwyr meddalwedd i greu gwasanaethau megis apiau ffôn clyfar a systemau cynllunio siwrneiau.
- 3.5.26 O ganlyniad byddai gan y cyhoedd fynediad at ddata mwy cyson, dibynadwy a chyfredol ar wasanaethau bysiau. Bydd hyn yn helpu pobl i gynllunio eu siwrneiau ar drafnidiaeth gyhoeddus, a gallai hyn arwain at ragor o ddefnyddwyr.

Gwybodaeth am wasanaethau

- 3.5.27 Bydd argaeledd gwybodaeth gywir ar wasanaeth sydd wedi cael ei ddileu neu ei amrywio yn helpu awdurdodau lleol i wneud penderfyniadau ynghylch eu gwasanaethau bysiau lleol. Os yw awdurdod lleol yn penderfynu rhoi cymhorthdal ar gyfer y gwasanaeth, bydd y wybodaeth yn helpu i sicrhau bod gwasanaeth sy'n cael ei ddarparu'n lle un a gafodd ei ddileu'n gosteffeithiol. Bydd hyn yn sicrhau bod adnoddau sector cyhoeddus yn cael eu defnyddio yn y ffordd orau posibl er mwyn darparu'r gwasanaethau sydd eu hangen ar gymunedau Cymru.

4. Pennod 4 – Yr ymgynghoriad

4.1 Yr ymgynghoriad a gynhaliwyd cyn cyflwyno'r Bil

- 4.1.1 Mae Llywodraeth Cymru wedi trafod yn eang â phartneriaid cyflenwi, gweithredwyr trafnidiaeth, awdurdodau lleol a grwpiau cyngori ar drafnidiaeth i ddeall yn well y materion sy'n wynebu'r diwydiant bysiau a'i gyflwr presennol yng Nghymru.
- 4.1.2 Ym mis Medi 2016, cyhoeddodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith gynllun pum pwynt i helpu'r diwydiant bysiau i fod yn ariannol hyfyw a chynaliadwy yn y dyfodol. Cyhoeddodd hefyd gynlluniau am uwchgynhadledd bysiau i'w chynnal ddechrau 2017¹⁰.
- 4.1.3 Diben yr uwchgynhadledd, a gynhaliwyd yn Wrecsam ar 23 Ionawr 2017¹¹, oedd dod ag amrywiaeth o randdeiliaid allweddol ynghyd i ddeall yn well yr heriau sy'n wynebu'r diwydiant bysiau yng Nghymru ac i ddechrau proses ymgynghori newydd a dull newydd o ymdrin â pholisi ym maes bysiau sy'n cynnwys awdurdodau lleol, gweithredwyr bysiau, defnyddwyr a chynrychiolwyr.
- 4.1.4 Ym mis Chwefror 2017, cyflwynodd Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth ddatganiad ysgrifenedig i roi'r wybodaeth ddiweddaraf yn dilyn yr uwchgynhadledd¹².
- 4.1.5 Ar ôl yr uwchgynhadledd bysiau, cynhaliwyd wyth gweithdy ar draws Cymru i drafod y materion a nodwyd yn yr uwchgynhadledd, i nodi atebion posibl ac i ystyried a fyddai modd eu gweithredu drwy ddeddfwriaeth sydd eisoes yn bodoli, neu a fyddai angen deddfwriaeth newydd.
- 4.1.6 Ym mis Mawrth 2017, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru'r ddogfen ymgynghori 'Gwella Gwasanaethau Bysiau Lleol yng Nghymru'. Amlinellodd yr ymgynghoriad sawl cynnig ar gyfer sut y gellid

¹⁰ <https://llyw.cymru/datganiad-ysgrifenedig-gwasanaethau-bws-lleol> ,
<https://llyw.cymru/ysgrifennydd-yr-economi-yn-rhoi-amlinelliad-oi-gefnogaeth-i-deithio-ar-fysiau>

¹¹ <https://llyw.cymru/uwchgynhadledd-yn-dod-ar-diwydiant-bysiau-ei-gilydd>

¹² <https://llyw.cymru/datganiad-llafar-dyfodol-gwasanaethau-bysiau-lleol>

gwella'r ffordd y caiff gwasanaethau bysiau lleol eu cynllunio a'u cyflenwi yng Nghymru.

- 4.1.7 Yn dilyn yr ymgynghoriad, rhoddwyd ystyriaeth bellach i'r dull a ffeirir o ddiwygio'r deddfwriaeth mewn perthynas â gwasanaethau bysiau lleol. Cafodd y dull diwygiedig hwn ei ddatblygu wedyn yn rhan o'r Papur Gwyn Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus.
- 4.1.8 Cynhaliwyd ymgynghoriad ffurfiol ar y Papur Gwyn Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus rhwng 10 Rhagfyr 2018 a 27 Mawrth 2019. Roedd y Papur Gwyn yn amlinellu cynigion i wella'r fframwaith deddfwriaethol ar gyfer cynllunio a chyflenwi gwasanaethau bysiau lleol, ynghyd â chynigion i ddiwygio'r drefn drwyddedu ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat.
- 4.1.9 Roedd y Papur Gwyn yn cynnwys cyfanswm o 38 o gwestiynau, yn seiliedig ar gynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer deddfwriaeth. Bu Llywodraeth Cymru yn holi barn yn eang ar y Papur Gwyn drwy ymatebion ysgrifenedig, digwyddiadau trafod a chyfarfodydd trafod penodol i sicrhau bod gan gynifer o bobl â phosibl y cyfle i leisio eu barn ar y cynigion.
- 4.1.10 Cynhaliwyd pedwar digwyddiad ar draws Cymru i drafod â rhanddeiliaid, gyda chyfanswm o oddeutu 200 yn bresennol. Cafwyd cyflwyniad cryno gan swyddogion Llywodraeth Cymru ar gynnwys y Papur Gwyn a'r broses gysylltiedig, ynghyd â thrafodaethau bwrdd crwn i ddilyn a'r cyfle i'r rhai a oedd yn bresennol gynnig sylwadau ar ddarnau papur a siartiau. Cafwyd sesiwn adborth ar y diwedd.
- 4.1.11 Yn ogystal â digwyddiadau trafod a oedd yn ymwneud yn benodol â'r ymgynghoriad ar y Papur Gwyn, yn ystod cyfnod yr ymgynghoriad cynhaliwyd pedair seminar bwysig gan weithredwyr bysiau ar draws Cymru. Roedd y rhai a oedd yn bresennol yn cynnwys rheolwyr gyfarwyddwyr, rheolwyr peirianyddol, rheolwyr trafndiaeth a deiliaid trwyddedau gweithredwyr bysiau a choetsys. Yn y seminar, rhoddwyd crynodeb o'r Papur Gwyn i'r rhai a oedd yn bresennol ac fe'u hanogwyd i ymateb yn ffurfiol i'r ymgynghoriad arno.
- 4.1.12 Mae'r ddolen we i'r ymgynghoriad hwn, yn ogystal â chrynodeb o'r ymatebion, ar gael drwy'r cyfeiriad gwe a ganlyn:

<https://llyw.cymru/cynigion-i-wella-gwasanaethau-bysiau-lleol-ynghymru>

4.1.13 Oherwydd yr amryfal ymgynghoriadau a thrafodaethau â rhanddeiliaid sydd eisoes wedi'u cynnal mewn perthynas â gwasanaethau bysiau yng Nghymru, gan gynnwys yr ymgynghoriad ar y Papur Gwyn a'r rhaglen ymgysylltu ar y cynigion drafft ar gyfer y Bil, ni chynhaliwyd ymgynghoriad ar y Bil drafft cyn ei gyflwyno gerbron Cynulliad Cenedlaethol Cymru.

4.1.14 Yn dilyn yr ymgynghoriad ar y Papur Gwyn, cyhoeddwyd Bil Trafnidiaeth Gyhoeddus (Cymru): Asesiad Effaith Rheoleiddiol Drafft ar 23 Gorffennaf 2019¹³. Trafodwyd yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol Drafft gyda rhanddeiliaid allweddol, gan gynnwys awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau, rhwng 23 Gorffennaf a 3 Medi 2019.

4.2 Crynodeb o Ganlyniadau'r Ymgynghoriad

4.2.1 Cyhoeddodd Llywodraeth Cymru'r ymatebion a ddaeth i law ar yr ymgynghoriad ar y Papur Gwyn Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus, ynghyd ag adroddiad cryno ym mis Gorffennaf 2019. Mae copi o'r ymatebion hyn a'r adroddiad ar gael yma: <https://llyw.cymru/gwella-trafnidiaeth-gyhoeddus>.

4.2.2 Roedd cyfanswm o 564 o ymatebion wedi dod i law, ac roedd 558 ohonynt yn ymwneud â'r brif ddogfen ymgynghori. O'r ymatebion a ddaeth i law, cafwyd 278 ymateb gan y Cardiff Hackney Alliance ar ffurf ymateb ymgyrch safonol sy'n mynd i'r afael â'r cwestiynau a gyflwynwyd ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat yn unig. Cymerwyd Tabl 2 isod o Grynodeb o'r Ymatebion i'r Ymgynghoriad (rhif WG36240).

4.2.3 Tabl 2 - Crynodeb o'r ymatebion i'r Papur Gwyn ar Wella Trafnidiaeth Gyhoeddus¹⁴.

Categori	Nifer yr Ymatebion
----------	--------------------

¹³ https://llyw.cymru/bydd-y-bil-trafnidiaeth-gyhoeddus-cymru-asesiad-effaith-rheoleiddiol-drafft?_ga

¹⁴ https://llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2019-07/gwella-trafnidiaeth-gyhoeddus-crynodeb-or-ymatebion_0.pdf

Aelodau'r cyhoedd / unigolyn Roedd 55 o'r ymatebion hynny gan un aelod o'r cyhoedd.	158
Llywodraeth Leol (awdurdodau lleol, cynghorau tref a chymuned, byrddau iechyd a'r Heddlu)	51
Aelodau Etholedig	11
Grwpiau cynrychioli teithwyr a grwpiau cynrychioli nodweddion gwarchodedig	30
Cyrff Cynrychioli Cwmnïau Bysiau a Chynrychiolwyr Trafnidiaeth (gan gynnwys Undebau)	15
Y Diwydiant Tacsis gan gynnwys Cerbydau Hurio Preifat - Gyrwyr a Gweithredwyr ac roedd 278 ohonynt yn ymateb i ymgyrch y Cardiff Hackney Alliance.	289
Cymunedol ac Ieuenctid	5
Hawdd ei ddeall	1
Sefydliadau	4

- 4.2.4 Yn gyffredinol, roedd y rhan fwyaf o randdeiliaid o blaid y cynigion mewn perthynas â bysiau a nodwyd yn y Papur Gwyn. Yn benodol, cefnogwyd y cynigion a fyddai'n rhoi mwy o hyblygrwydd i awdurdodau lleol wrth ystyried y ddarpariaeth gwasanaethau bysiau yn eu hardal, gyda llawer o ymatebwyr yn mynegi sylwadau ar sut y dylid gweithredu'r cynigion hyn.
- 4.2.5 O ran tacsis a cherbydau hurio preifat, er bod y mwyafrif o blaid y cynigion sy'n ymwneud â safonau cenedlaethol, mesurau gorfodi a rhannu gwybodaeth, teimlai awdurdodau lleol a'r diwydiant nad oedd y cynigion yn y Papur Gwyn yn mynd yn ddigon pell i fynd i'r afael â'r materion y mae'r diwydiant yn eu hwynebu. Hefyd, cafwyd adborth cymysg ar y cynigion ynghylch Cyd-awdurdod Trafnidiaeth. Er bod rhai o blaid defnyddio dull rhanbarthol mewn perthynas â darparu gwasanaethau bysiau, ni chefnogwyd defnyddio'r dull hwn

mewn perthynas ag arfer swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat.

4.3 Diwygiadau yn sgil yr Ymgynghoriad

4.3.1 Yn dilyn ystyried yr ymatebion i'r ymgynghoriad a datblygiad parhaus y polisi, mae'r newidiadau a ganlyn wedi'u gwneud i'r Bil:

Nid yw cynigion deddfwriaethol mewn perthynas â thacsis a cherbydau hurio preifat bellach yn cael eu cyflwyno fel rhan o'r Bil.	Drwy'r ymgynghoriad a'r trafodaethau mewn perthynas â'r Papur Gwyn, daeth i'r amlwg bod dal angen gwneud cryn dipyn o waith cyn y gallwn gyflwyno deddfwriaeth sy'n mynd i'r afael â'r gwelliannau sydd eu hangen mewn perthynas â thacsis a cherbydau hurio preifat. Pwysleisiodd yr ymatebion i'r ymgynghoriad yr amrywiaeth eang o farn sydd gan randdeiliaid ynghylch sut y dylid gwella'r deddfwriaeth sy'n sail i weithrediad y diwydiant tacsis a cherbydau hurio preifat ac nid yw'r farn honno yn gyson ar draws y diwydiant.
Ni fydd darpariaethau mewn perthynas â Chyd-awdurdodau Trafnidiaeth bellach yn rhan o'r Bil.	Ers lansio'r Papur Gwyn, cytunwyd y dylai'r Llywodraeth Cymru gynnwys pwerau yn y Bil Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) i alluogi creu, drwy reoliadau, un mecanwaith (Cydbwyllgor Corfforaethol) ar gyfer gweithio rhanbarthol. Diben hyn yw darparu un mecanwaith cyson ar gyfer gweithio rhanbarthol gan lywodraeth leol. Mae Gweinidogion Cymru wedi nodi eu bwriad i sefydlu Cydbwyllgorau Corfforaethol ar gyfer trafndiaeth ac i ddiddymu'r adrannau perthnasol yn Neddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 sy'n ymwneud â Chyd-awdurdodau Trafnidiaeth.
Ni fydd darpariaethau sy'n ymwneud â newid y Cynllun	Yn dilyn yr ymgynghoriad ar y Papur Gwyn, siarad â

Tocynnau Rhad Gorfodol yn
rhan o'r Bil bellach.

rhanddeiliaid ac ystyried eto
effeithiau posibl y cynnig, daeth
yn amlwg bod angen gwneud
rhagor o waith ar y newidiadau er
mwyn penderfynu sut i ddelio â
thocynnau rhad yng Nghymru yn
y dyfodol.

5. Pwerau i wneud is-ddeddfwriaeth

Mae'r Bil yn cynnwys darpariaethau i wneud is-ddeddfwriaeth. Mae Tabl 5.1 (is-ddeddfwriaeth) a Thabl 5.2 (cyfarwyddiadau a chanllawiau) yn amlinellu'r canlynol:

- (i). y person neu'r corff y rhoddwyd y pŵer iddo;
- (ii). y dull ar gyfer arfer y pŵer;
- (iii). priodoldeb y pŵer dirprwyedig;
- (iv). y weithdrefn sydd i'w defnyddio; hynny yw, gweithdrefn "gadarnhaol", gweithdrefn "negyddol" neu "ddim gweithdrefn, ynghyd â'r rhesymau pam yr ystyrir y weithdrefn yn briodol.

I helpu i ddeall defnydd arfaethedig Gweinidogion Cymru o'r pwerau hyn, mae "Datganiad o Fwriad y Polisi" ar wahân wedi cael ei gyhoeddi i gyd-fynd â'r Bil.

Bydd Llywodraeth Cymru yn ymgynghori ynghylch cynnwys yr is-ddeddfwriaeth pan ystyrir bod gwneud hynny'n briodol. Penderfynir ar union natur yr ymgynghoriad ar ôl i'r cynigion gael eu ffurfioli.

Tabl 5.1: Crynodeb o'r pwerau i wneud is-ddeddfwriaeth yn narpariaethau'r Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
RHAN 2: CYNLLUNIAU AR GYFER DARPARU GWASANAETHAU BYSIAU LLEOL					
Pennod 1: Cynlluniau Partneriaethau Cymru.					
Adran 8(a) a (b) [076] o'r Bil Mae'r adran hon yn disodli is-adran 119(1) ac yn gwneud diwygiadau a mewnosodiadau i is-adran 119(2) o Ddeddf Trafnidiaeth 2000.	Gweinidogion Cymru/yr Ysgrifennydd Gwladol yn gweithredu ar y cyd â Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas am y byddant yn rhoi'r hyblygrwydd i'r Awdurdod Cenedlaethol priodol i ymateb yn gyflym i anghenion sy'n newid wrth nodi mesurau sydd eisoes yn bodoli, yn ogystal â chyfleusterau sydd eisoes yn bodoli yng Nghynlluniau Partneriaethau Cymru.	Negyddol	Mae'r weithdrefn negyddol yn briodol gan y bydd testun y rheoliadau hyn yn dechnegol. Yn ogystal, mae hyn yn ddiweddariad o bŵer i wneud is-ddeddfwriaeth sy'n defnyddio "gweithdrefn negyddol", er mwyn adlewyrchu darpariaeth newydd mewn perthynas â Chynlluniau Partneriaethau Cymru.
Adran 10(1)(a) [078] o'r Bil	Gweinidogion Cymru/yr Ysgrifennydd Gwladol yn	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas am y byddant yn rhoi'r hyblygrwydd i'r Awdurdod	Negyddol	Mae'r weithdrefn negyddol yn briodol gan y bydd testun y rheoliadau hyn yn

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
Mae'r adran hon yn diwygio is-adrannau 122(1)(a) ac (f), ac yn rhoi is-adrannau 122(1)(aa) ac (ab) newydd yn lle is-adran bresennol 122(1)(aa) o Ddeddf Trafnidiaeth 2000.	gweithredu ar y cyd â Gweinidogion Cymru.		Cenedlaethol priodol i ymateb yn gyflym i anghenion sy'n newid wrth ddarparu rhai manylion ynghylch Cynlluniau Partneriaethau Cymru, gan gynnwys y drefn wrthwynebu ar gyfer safonau gwasanaeth.	(Oni bai ei bod yn cynnwys darpariaeth sy'n diwygio Deddf Trafnidiaeth 2000, fel y'i galluogir gan adran 10(1)(b)) [078] o'r Bil a drafodir isod).	dechnegol. Yn ogystal, mae hyn yn ddiweddariad o bŵer i wneud is-ddeddfwriaeth sy'n defnyddio "gweithdrefn negyddol", er mwyn adlewyrchu darpariaeth newydd mewn perthynas â Chynlluniau Partneriaethau Cymru.
Adran 10(1)(b) [078] o'r Bil Mae'n adran hon yn mewnosod is-adran 122(2A) newydd yn Neddf Trafnidiaeth 2000.	Gweinidogion Cymru /yr Ysgrifennydd Gwladol yn gweithredu ar y cyd â Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas am y byddant yn rhoi'r hyblygrwydd i'r Awdurdod Cenedlaethol priodol i ymateb yn gyflym os oes angen diwygio adran 114C(1) o Ddeddf Trafnidiaeth 2000. Mae'r newidiadau y gellir eu gwneud o dan y pŵer hwn yn cynnwys rhoi rhagor o fanylion	Cadarnhaol	Mae'r weithdrefn gadarnhaol yn briodol am fod y pŵer hwn i wneud rheoliadau'n galluogi Gweinidogion Cymru i ddiwygio adran 114C o Ddeddf Trafnidiaeth 2000, ac i wneud diwygiadau canlyniadol i'r Ddeddf honno. Mae'r pŵer hwn i ddiwygio deddfwriaeth sylfaenol yn rhoi

Adran	Rhodddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
			ynghylch mathau o safon gwasanaeth ar gyfer Cynlluniau Partneriaethau Cymru y mae'n bosibl y byddant yn cael eu gwrthwynebu, dileu safonau gwasanaeth ac addasu'r disgrifiad ohonynt. Mae hefyd yn caniatáu gwneud diwygiadau canlyniadol i Ddeddf Trafnidiaeth 2000.		pwerau sylweddol eraill i Weinidogion Cymru, ac mae'n briodol i'r rheoliadau gael eu cymeradwyo mewn Cyfarfod Llawn. Yn ogystal, bydd y rheoliadau wedi bod yn destun ymgynghori helaeth â gweithredwyr, defnyddwyr gwasanaethau a sefydliadau perthnasol.
Adran 10(1)(c) i (g) [078] o'r Bil. Mae'r adran hon yn disodli is-adrannau 122(3) a (4), yn mewnosod is-adran 122(3A) a (3B) ac 122(7) newydd ac yn diwygio is-adran	Gweinidogion Cymru/yr Ysgrifennydd Gwladol yn gweithredu ar y cyd â Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau (Pŵer ategol i adran 122(1)).	Mae hyn yn mireinio'r pŵer i wneud rheoliadau yn adran 122(1)(a) ac (aa) mewn perthynas â Chynlluniau Partneriaethau Cymru, fel y caiff Gweinidogion Cymru wneud darpariaeth mewn perthynas â safonau gwasanaeth y mae'n	Negyddol	Mae'r weithdrefn negyddol yn briodol gan y bydd testun y rheoliadau hyn yn dechnegol. Mae hwn hefyd yn fanylyn cymharol fach o fewn y ddarpariaeth ddeddfwriaethol gyffredinol ar gyfer gweithredu Cynlluniau Partneriaethau Cymru.

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
122(5)(a) ac 122(6) o Ddeddf Trafnidiaeth 2000.			bosibl y byddant yn cael eu gwrthwynebu o dan adran 114C newydd, ac yn rhoi'r pŵer i'r Awdurdod Cenedlaethol priodol i'w gwneud yn ofynnol i Gynlluniau Partneriaethau Cymru gynnwys darpariaethau rhagnodedig mewn rhai amgylchiadau. Mae hyn yn galluogi cynnwys cryn fanylion drwy reoliadau, yn hytrach na chymhlethu wyneb y Bil.		
Adran 11(3) [079a] y Bil. Mae'n adran hon yn mewnosod is-adran 6AA(10) newydd yn Neddf Trafnidiaeth 1985.	Gweinidogion Cymru/yr Ysgrifennydd Gwladol yn gweithredu ar y cyd â Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau yn addas am y byddant yn galluogi Gweinidogion Cymru (neu Weinidogion Cymru yn gweithredu ar y cyd â'r Ysgrifennydd Gwladol lle mae cynllun yn gweithredu yng Nghymru a Lloegr) i	Negyddol	Mae'r weithdrefn negyddol yn briodol gan fod testun y rheoliadau'n dechnegol.

Adran	Rhodddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
			wneud darpariaeth fanwl mewn perthynas â cheisiadau i gofrestru ar gyfer Cynlluniau Partneriaethau Cymru heb yr angen i gymhlethu wyneb y Bil ei hun.		
Adran 11(3) [079a] o'r Bil. Mae'n adran hon yn mewnosod adran 6AB(6) newydd yn Neddf Trafnidiaeth 1985.	Gweinidogion Cymru /yr Ysgrifennydd Gwladol yn gweithredu ar y cyd â Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas am y byddant yn galluogi Gweinidogion Cymru (ar eu pennau eu hunain neu Weinidogion Cymru yn gweithredu ar y cyd â'r Ysgrifennydd Gwladol) i wneud darpariaeth fanwl at ddibenion cofrestru ac amrywio gwasanaethau a ddarperir yn unol â safonau gwasanaeth, gan gynnwys y gweithdrefnau y mae'n rhaid i'r comisiynydd traffig eu defnyddio i ystyried ceisiadau o'r	Negyddol	Mae'r weithdrefn negyddol yn briodol gan fod testun y rheoliadau'n dechnegol.

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
			fath, heb gymhlethu wyneb y Bil.		
Adran 11(3) [079a] o'r Bil. Mae'r adran hon yn mewnosod adran 6AC(3) newydd yn Neddf Trafnidiaeth 1985.	Gweinidogion Cymru/Ysgrifennydd Gwladol yn gweithredu ar y cyd â Gweinidogion Cymru	Rheoliadau	Mae rheoliadau'n addas am y byddant yn rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru (ar eu pennau eu hunain neu Weinidogion Cymru yn gweithredu ar y cyd â'r Ysgrifennydd Gwladol) i wneud darpariaeth fanwl ynghylch y dyddiad(au) y gellir canslo'r gwasanaethau gan y Comisiynydd Traffig heb gymhlethu wyneb y Bil.	Negyddol	Mae'r weithdrefn negyddol yn briodol oherwydd mae testun y rheoliadau yn dechnegol.
Adran 11(3) [079a] o'r Bil. Mae'n adran hon yn mewnosod adran 6AC(6) newydd yn Neddf Trafnidiaeth 1985.	Gweinidogion Cymru /yr Ysgrifennydd Gwladol yn gweithredu ar y cyd â Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas am y byddant yn rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru (neu Weinidogion Cymru yn gweithredu ar y cyd â'r Ysgrifennydd Gwladol) i wneud darpariaethau	Negyddol	Mae'r weithdrefn negyddol yn briodol gan y bydd testun y rheoliadau hyn yn dechnegol.

Adran	Rhodddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
			atodol ynghylch canslo gwasanaethau, gan gynnwys cyflwyno amodau y mae'n rhaid i weithredwr eu bodloni i osgoi canslo gwasanaeth.		
Adran 12 [079b] o'r Bil. Mae'n adran hon yn mewnosod adran 6L(2)(a) newydd yn Neddf Trafnidiaeth 1985.	Gweinidogion Cymru/yr Ysgrifennydd Gwladol yn gweithredu ar y cyd â Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas am y byddant yn rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru (neu Weinidogion Cymru yn gweithredu ar y cyd â'r Ysgrifennydd Gwladol) i bennu lefel a chwmpas y ffioedd sy'n daladwy i awdurdodau trafndiaeth leol.	Negyddol	Bydd testun y rheoliadau hyn yn weinyddol.
Adran 12 [079b] o'r Bil. Mae'n adran hon yn mewnosod adran 6N(3) newydd yn	Gweinidogion Cymru /yr Ysgrifennydd Gwladol yn gweithredu ar y cyd â Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas am y byddant yn rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru (neu Weinidogion Cymru yn gweithredu ar y cyd â'r Ysgrifennydd Gwladol) i	Negyddol	Bydd testun y rheoliadau hyn yn dechnegol.

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
Neddf Trafnidiaeth 1985.			amrywio'r broses apelio a'r amserlen ar gyfer apelau mewn perthynas â chofrestru Cynlluniau Partneriaethau Cymru. Mae'n bosibl y bydd angen amrywio'r ddau ofyniad hyn o bryd i'w gilydd, a bydd gwneud hyn drwy reoliadau'n sicrhau bod y newidiadau'n cael eu gwneud yn gymharol gyflym.		
Adran 12 [079b] o'r Bil. Mae'n adran hon yn mewnosod adran 6O(1) newydd yn Neddf Trafnidiaeth 1985.	Gweinidogion Cymru /yr Ysgrifennydd Gwladol yn gweithredu ar y cyd â Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas am y byddant yn rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru (neu Weinidogion Cymru yn gweithredu ar y cyd â'r Ysgrifennydd Gwladol) i wneud darpariaethau atodol mewn perthynas ag awdurdodau lleol yn	Negyddol	Bydd testun y rheoliadau hyn yn dechnegol.

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
			arfer swyddogaethau cofrestru.		
Pennod 2: Cynlluniau Masnachfreinio Cymru.					
Adran 15(1) [091B] o'r Bil. Mae'r adran hon yn mewnosod adran 127 newydd yn Neddf Trafnidiaeth 2000 (gan gynnwys adran 127(9)).	Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau yn addas gan y byddant yn rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru i newid y cyfnod lleiaf y mae'n rhaid aros rhwng ymrwymo i gontract masnachfreinio newydd a darparu gwasanaethau o dan y contract hwnnw.	Negyddol	Mae testun y rheoliadau hyn yn dechnegol. Hefyd mae hwn yn fanylyn cymharol fach o fewn y ddarpariaeth ddeddfwriaethol gyffredinol mewn perthynas â gwneud a gweithredu Cynlluniau Masnachfreinio Cymru, sy'n derbyn sylw ar wyneb y Bil.
Adran 15(2) [091B] o'r Bil. Mae'r adran hon diwygio adran 128 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000, gan gynnwys rhoi is-adran (4) newydd.	Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas gan y byddant yn rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru i newid y cyfnod mwyaf y gellir aros cyn rhoi Cynllun Masnachfreinio Cymru ar waith.	Negyddol	Mae'r weithdrefn negyddol yn briodol gan y bydd testun y rheoliadau hyn yn dechnegol. Hefyd mae hwn yn fanylyn cymharol fach o fewn y darpariaethau deddfwriaethol cyffredinol mewn

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
					perthynas â gwneud a gweithredu Cynlluniau Masnachfreinio Cymru.
Adran 16(6) [091C] o'r Bil. Mae'n adran hon yn mewnosod adran 6BA newydd yn Neddf Trafnidiaeth 1985, i gynnwys is-adran (6).	Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas am y byddant yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud darpariaeth atodol at ddibenion rhoi effaith i'r prif ddarpariaethau mewn perthynas â chanslo neu amrywio gwasanaethau sydd wedi eu cofrestru yn unol ag adran 6B o Ddeddf 1985.	Negyddol	Mae'r weithdrefn negyddol yn briodol gan fod testun y rheoliadau'n dechnegol. Mae'n bosibl y bydd y rheoliadau'n ymdrin â materion megis cyflwyno hysbysiadau ynghylch canslo gwasanaethau ac ati ac amserlenni ar gyfer gwneud hynny. Mae'n bosibl y bydd angen gwneud newidiadau o bryd i'w gilydd yn hynny o beth.
Adran 19(1) [093] o'r Bil. Mae'r adran hon yn disodli adran 133 o	Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas gan y byddant yn rhoi'r pŵer i Weinidogion Cymru i wneud darpariaeth bellach mewn	Negyddol	Mae'r weithdrefn negyddol yn briodol gan y bydd testun y rheoliadau hyn yn dechnegol. Mae'r darpariaethau manwl

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
Ddeddf Trafnidiaeth 2000.			perthynas â Chynlluniau Masnachfreinio Cymru. Gall hyn gynnwys darpariaeth mewn perthynas â gweithdrefnau ar gyfer gwneud, amrywio neu ddiddymu cynlluniau, gwasanaethau wedi eu gwahardd a man faterion eraill sy'n gysylltiedig â Chynlluniau Masnachfreinio Cymru (adran 133(1) newydd). Gall Gweinidogion Cymru hefyd wneud rheoliadau i addasu neu eithrio elfennau o'r weithdrefn ragnodedig i'w dilyn pan fo awdurdodau lleol yn amrywio neu ddiddymu cynllun masnachfreinio, neu pan fo dyddiad cychwyn yn cael ei		sy'n gysylltiedig â gwneud, amrywio a dirymu Cynlluniau Masnachfreinio Cymru, a'u roi ar waith, yn cael sylw ar wyneb y Bil, ac mae'n debyg y bydd y materion sy'n derbyn sylw mewn rheoliadau'n gymharol fach o gymharu â'r darpariaethau cyffredinol hyn.

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
			ohirio ar gyfer contractau a osodir ar ôl amrywio cynllun (adran 133(3)).		
Adran 19(2)(a) [093] o'r Bil. Mae'r adran hon yn disodli adran 134(1) o Ddeddf Trafnidiaeth 2000.	Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas gan y bydd y ddarpariaeth hon yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud darpariaethau trosiannol mewn perthynas â rhoi Cynlluniau Masnachfreinio Cymru ar waith, parhau â'r cynlluniau hynny a dod â nhw i ben.	Negyddol	Mae'r weithdrefn negyddol yn briodol gan y byddai testun y rheoliadau hyn yn dechnegol wrth ymdrin â threfniadau trosiannol.
Mae Adran 26 [096] yn cyflwyno'r Atodlen i'r Bil. Mae hyn yn cynnwys paragraff 3(4)(c) o'r Atodlen.	Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae "Gweinidogion Cymru" yn disodli "yr Ysgrifennydd Gwladol" yn adran 134B(6) o Ddeddf Trafnidiaeth 2000. Mae Rheoliadau'n addas am y byddant yn	Negyddol	Mae'r weithdrefn negyddol yn briodol gan y bydd testun y rheoliadau hyn yn dechnegol. Mae'r prif ddarpariaethau mewn perthynas â defnyddio darpariaethau TUPE ar gyfer trosglwyddiadau

Adran	Rhodddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
			rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru i ategu, drwy reoliadau, y ddarpariaeth y gwneir yn adran 134B o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 mewn perthynas â defnyddio TUPE (Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (diogelu cyflogaeth)) ar gyfer trosglwyddiadau perthnasol sy'n cael eu gwneud pan fydd Cynllun Masnachfreinio Cymru ar waith.		perthnasol yn derbyn sylw ar wyneb y Bil. O ganlyniad mae'n debygol y bydd y manylion a gynhwysir o fewn unrhyw reoliadau'n gymharol fach.
PENNOD 3: Darparu gwybodaeth mewn perthynas â Chynlluniau Partneriaethau Cymru a Chynlluniau Masnachfreinio Cymru.					
Adran 21 [079x] o'r Bil Mae'r adran hon yn mewnosod adran 143C newydd yn Neddf Trafnidiaeth	Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau yn addas am y byddant yn rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru i nodi mathau ychwanegol o	Negyddol	Mae'r weithdrefn negyddol yn briodol am fod testun y rheoliad yn fanylyn cymharol fach o fewn y ddarpariaeth

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
2000, sy'n cynnwys is-adran (4)(g).			wybodaeth y caiff awdurdodau trafnidiaeth leol eu casglu oddi wrth weithredwyr gwasanaethau lleol nad ydynt eisoes yn cael eu nodi yn adran 143C(4).		ddeddfwriaethol gyffredinol mewn perthynas â chasglu gwybodaeth oddi wrth weithredwyr gwasanaethau lleol. Mae cyfyngiadau ar y terfyn amser ar gyfer gofyn am wybodaeth a'r dibenion y gellir defnyddio'r wybodaeth atynt yn cael eu hamlinellu ar wyneb y Bil.
RHAN 4: GWYBODAETH AM WASANAETHAU BYSIAU LLEOL.					
Pennod 1: Gwybodaeth am Wasanaethau a Ddarperir gan Weithredwyr Gwasanaethau Lleol.					
Adran 23 [022] o'r Bil. Mae'r adran hon yn mewnosod adran 6BB newydd yn Neddf Trafnidiaeth 1985, gan gynnwys is-adran (2)).	Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas am y byddant yn galluogi Gweinidogion Cymru i ddarparu manylion ynghylch y categorïau o wybodaeth y mae'n bosibl y bydd angen i weithredwyr gwasanaethau bysiau eu darparu pan fydd	Negyddol	Mae testun y rheoliadau hyn yn fanylyn cymharol fach o fewn y ddarpariaeth ddeddfwriaethol gyffredinol mewn perthynas â datgelu gwybodaeth. Mae categorïau o wybodaeth eisoes yn

Adran	Rhodddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
			gwasanaethau'n cael eu canslo neu eu hamrywio, a'r terfyn amser ar gyfer darparu gwybodaeth am refferiw.		cael eu nodi yn adran 6BB(3), ac mae'r terfyn amser ar gyfer darparu gwybodaeth am refferiw – na ellir gofyn amdani ond at ddibenion arfer swyddogaethau o dan adran 63 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985 – yn cael ei nodi yn adran 6BB(4)(b).
Adran 23 [022] o'r Bil. Mae'r adran hon yn mewnosod adran 6BC newydd yn Neddf Trafnidiaeth 1985 (i gynnwys is-adran (2)(c)).	Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau yn addas am y byddant yn rhoi'r hyblygrwydd i'r personau – ar wahân i'r rheini sydd eisoes wedi eu nodi yn adran 6BC(2) – y mae'n bosibl y bydd awdurdod trafndiaeth leol yn datgelu gwybodaeth a gasglwyd o dan adran 6BB(3)(a) iddynt, ac at ba ddibenion y gellir defnyddio'r gwybodaeth honno.	Negyddol	Mae testun y rheoliadau hyn yn fanylyn cymharol fach o fewn y ddarpariaeth ddeddfwriaethol gyffredinol mewn perthynas â datgelu gwybodaeth.

Adran	Rhodddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
Adran 23 [022] o'r Bil. Mae'r adran hon yn mewnosod adran 6BC newydd yn Neddf Trafnidiaeth 1985 (i gynnwys is-adran (9)(b)).	Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Yn addas ar gyfer rheoliadau am y byddant yn rhoi'r hyblygrwydd i bennu categorïau eraill o bersonau y mae'n bosibl y bydd awdurdod lleol eraill yn datgelu gwybodaeth a gasglwyd o dan adran 6BB(3)(a) iddynt drwy rannu gwybodaeth a gasglwyd â nhw, ac at ba ddibenion y gellir defnyddio'r gwybodaeth honno.	Negyddol	Mae testun y rheoliadau hyn yn fanylyn cymharol fach o fewn y ddarpariaeth ddeddfwriaethol gyffredinol mewn perthynas â datgelu gwybodaeth.
Adran 23 [022] o'r Bil. Mae'r adran hon yn mewnosod adran 6BD newydd yn Neddf Trafnidiaeth 1985 (i gynnwys is-adran (1)).	Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau yn addas am y byddant yn rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru i wneud darpariaeth atodol mewn perthynas â gweithredwyr bysiau lleol yn darparu gwybodaeth am wasanaethau, pan fydd gwasanaeth bysiau	Negyddol	Mae testun y rheoliadau hyn yn dechnegol, ac mae'n bosibl y bydd yn briodol i destun y rheoliadau gael ei ddiweddarau o bryd i'w gilydd i adlewyrchu gofynion newydd mewn perthynas â datgelu gwybodaeth.

Adran	Rhodddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
			cofrestredig yn cael ei amrywio neu ei ganslo, ac mewn perthynas â datgelu'r wybodaeth honno.		
Adran 23 [022] o'r Bil. Mae'r adran hon yn mewnosod adran 6BD newydd yn Neddf Trafnidiaeth 1985 (i gynnwys is-adran (3)).	Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas am y byddant yn rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru i amrywio'r terfyn amser ar gyfer gofyn i weithredwr ddarparu wybodaeth o dan y pwerau a amlinellir yn adran 6BB(4) o Ddeddf 1985.	Negyddol	Mae testun y rheoliadau hyn yn fanylyn cymharol fach o fewn y ddarpariaeth ddeddfwriaethol gyffredinol mewn perthynas â datgelu gwybodaeth. Mae cyfyngiadau ar y math o wybodaeth y gellir gofyn amdani a'r dibenion y gellir defnyddio'r wybodaeth honno atynt yn cael eu hamlinellu yn y darpariaethau sydd ar wyneb y Bil.
Adran 23 [022] o'r Bil.	Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas am y byddant yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud darpariaeth i	Negyddol	Mae testun y rheoliadau hyn yn fanylyn cymharol fach o fewn y ddarpariaeth ddeddfwriaethol

Adran	Rhodddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
Mae'r adran hon yn mewnosod adran 6BD newydd yn Neddf Trafnidiaeth 1985 (i gynnwys is-adran (4)).			gomisiynydd traffig wrthod cais neu amrywio neu ganslo gwasanaeth lleol lle mae gweithredwr wedi methu cydymffurfio â gofyniad i ddarparu gwybodaeth.		gyffredinol mewn perthynas â datgelu gwybodaeth.
Pennod 2: Pŵer i ofyn am wybodaeth am wasanaethau bysiau					
Adran 24 [021] o'r Bil. Mae'r adran hon yn mewnosod adran 141B newydd yn Neddf Trafnidiaeth 2000.	Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau yn addas am y byddant yn galluogi Gweinidogion Cymru i bennu'r manylion ynglŷn â'i gwneud yn ofynnol i ddarpar weithredwyr bysiau a gweithredwyr bysiau presennol, awdurdodau lleol a'r comisiynydd traffig ddarparu gwybodaeth am wasanaethau bysiau sy'n gweithredu yng Nghymru. Bydd y	Cadarnhaol	Mae'r pŵer i orfodi partion i ddarparu gwybodaeth ragnodedig yn rhoi pwerau sylweddol eraill i Weinidogion Cymru, ac mae'n briodol i'r rheoliadau gael eu cymeradwyo mewn cyfarfod llawn. Yn ogystal, bydd y rheoliadau wedi bod yn destun ymgynghori helaeth â gweithredwyr,

Adran	Rhodddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
			wybodaeth a gesglir o dan y pŵer hwn yn galluogi creu set gynhwysfawr o ddata agored ar gyfer y gwasanaethau bysiau sydd ar gael ledled Cymru, y mae'n hawdd i'r cyhoedd gael mynediad ati. Mae'r Bil yn cyfyngu'r mathau o wybodaeth y gellir gofyn amdani a phwy y gellir datgelu'r wybodaeth iddo, ac mae'n rhoi dyletswydd ar Weinidogion Cymru i ymgynghori cyn gwneud unrhyw reoliadau.		defnyddwyr gwasanaethau a sefydliadau perthnasol.
RHAN 5: CYFFREDINOL					
Adran 27(1) a (2) [101] o'r Bil.	Gweinidogion Cymru.	Rheoliadau.	Mae rheoliadau'n addas am y byddant yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud darpariaeth atodol, achlysurol neu	Cadarnhaol – lle mae rheoliadau'n diwygio Deddf neu Fesur.	Cadarnhaol lle mae rheoliadau'n galluogi gwneud darpariaeth sy'n diwygio Deddfau Seneddol, Mesurau'r Cynulliad neu

Adran	Rhodddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
			ganlyniadol; a darpariaeth dros dro, drosiannol neu arbed a gaiff ddiwygio, diddymu neu ddirymu unrhyw ddarpariaeth o fewn: i. deddfwriaeth sylfaenol a wnaed gan Gynulliad Cenedlaethol Cymru (Mesur neu Ddeddf); ii. Deddf Seneddol; iii. is-ddeddfwriaeth a wnaed o dan i neu ii.	Negyddol – lle mae rheoliadau yn diwygio is-ddeddfwriaeth arall.	Ddeddfau'r Senedd – yn yr achosion hyn mae angen lefel uwch o graffu. Fel arall mae'r weithdrefn negyddol yn berthnasol. Cyfyngir y newidiadau hyn i newidiadau canlyniadol ac ati, ac maent yn gysylltiedig â dibenion y Ddeddf.
Adran 28(2) [102].	Gweinidogion Cymru.	Gorchymyn.	Mae gorchymyn yn addas am fod y ddarpariaeth hon yn galluogi Gweinidogion Cymru i ddarparu ar gyfer cychwyn y Bil	Dim Gweithdrefn	Mae cychwyn gorchymynion yn fater technegol.

Tabl 5.2: Crynodeb o bwerau i wneud cyfarwyddiadau i gyflwyno codau a chanllawiau yn narpariaethau'r Bil Gwasanaethau (Cymru)

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
RHAN 2: CYNLLUNIAU AR GYFER DARPARU GWASANAETHAU BYSIAU LLEOL					
Pennod 1: Cynlluniau Partneriaethau Cymru.					
Adran 10(2) [078] o'r Bil. Mae'r adran hon yn diwygio adran 123(1) a (2) o Ddeddf Trafnidiaeth 2000.	Gweinidogion Cymru.	Canllawiau.	Mae pwerau i roi canllawiau addas gan y bydd hyn yn rhoi'r hyblygrwydd i Weinidogion Cymru lunio a diweddarau canllawiau statudol ynghylch Cynlluniau Partneriaethau Cymru, er mwyn cefnogi awdurdodau trafndiaeth leol wrth iddynt arfer eu swyddogaethau. Bydd y canllawiau'n cynnwys naratif manwl ar faterion technegol, na fyddai'n briodol ei gynnwys ar wyneb y Bil.	Dim gweithdrefn y Cynulliad.	Mae darpariaeth fanwl ynghylch Cynlluniau Partneriaethau Cymru ar wyneb y Bil. Bwriad y pŵer i gyhoeddi canllawiau yw hwyluso'r gwaith o ddefnyddio deddfwriaeth sylfaenol, ac i raddau helaeth bydd yn gysylltiedig â materion gweithredol lle nad yw gweithdrefn y Cynulliad yn briodol.
Adran 12 [079b] o'r Bil.	Gweinidogion Cymru/Gweinidogion Cymru neu'r Yr	Cyfarwyddyd.	Mae pŵer i wneud cyfarwyddyd yn addas am y bydd yn galluogi	Dim gweithdrefn y Cynulliad.	Mae darpariaethau manwl ynghylch swyddogaethau'r

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
Mae'n adran hon yn mewnosod adran 6K newydd yn Neddf Trafnidiaeth 1985 (i gynnwys is-adran 6K(4)).	ysgrifennydd Gwladol lle mae Cynllun Partneriaethau Cymru yn ymwneud ag ardal sy'n cynnwys rhannau yng Nghymru a Lloegr.		Gweinidogion Cymru (neu'r Ysgrifennydd Gwladol) i'w gwneud yn ofynnol i awdurdodau trafndiaeth leol gynnal swyddogaethau cofrestru perthnasol mewn perthynas â gwasanaethau sy'n gweithredu mewn ardal drawsffiniol lle mae Cynllun Partneriaethau Cymru ar waith. Mae'r swyddogaethau cofrestru hyn yn gysylltiedig â swyddogaethau'r Comisiynydd Traffig ac yn hwyluso'r gwaith o weithredu'r Bil. Er enghraifft, os na all awdurdodau trafndiaeth leol gytuno ar bwy yw'r "awdurdod arweiniol" o dan adran 6K(2) o Ddeddf Trafnidiaeth 1985, caiff Gweinidogion Cymru benderfynu pa awdurdod a fydd yn gyfrifol.		Comisiynydd Traffig lle mae Cynlluniau Partneriaethau Cymru ar waith ar wyneb y Bil. Mae hwn yn pŵer cyfyngedig i wneud cyfarwyddyd i sicrhau bod awdurdod trafndiaeth leol sy'n gyfrifol am gynnal swyddogaethau cofrestru mewn perthynas â gwasanaethau sy'n gweithredu mewn ardal trawsffiniol. Mewn achosion o'r fath, mae'n rhaid i Weinidogion Cymru neu'r Ysgrifennydd Gwladol weithredu'n gyflym felly nad yw gweithdrefn y Cynulliad yn briodol.

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
Pennod 2: Cynlluniau Masnachfreinio Cymru.					
Adran 14(1) [091A] o'r Bil. Mae'r adran hon yn mewnosod adrannau 124A, 124B, 124C a 124D newydd yn Neddf Trafnidiaeth 2000 (i gynnwys is-adran 124B(3)).	Gweinidogion Cymru	Canllawiau.	Mae hyn yn rhoi dyletswydd ar Weinidogion Cymru i lunio canllawiau mewn perthynas â'r materion y mae'n rhaid i archwilydd eu hystyried pan fydd yn ystyried asesiad awdurdod o'i gynnig i wneud Cynllun Masnachfreinio Cymru. Mae'r rhain yn faterion technegol sy'n hwyluso'r gwaith o ddatblygu a gweithredu cynlluniau masnachfreinio, a byddant yn cynnwys naratif manwl na fyddai'n briodol ei gynnwys ar wyneb y Bil.	Dim gweithdrefn y Cynulliad.	Mae darpariaeth fanwl ynghylch archwilio'r asesiad o gynllun arfaethedig yn cael ei hamlinellu ar wyneb y Bil. Bwriad y pŵer i gyhoeddi canllawiau yw hwyluso'r gwaith o weithredu'r ddeddfwriaeth sylfaenol. I raddau helaeth bydd y canllawiau hyn yn dechnegol ac mae'n bosibl y bydd angen eu diweddar'u'n gyflym o bryd i'w gilydd. Felly, mae peidio â defnyddio

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
					gweithdrefn y Cynulliad yn briodol.
Adran 20 [094] o'r Bil. Mae'r adran hon yn disodli adran 134A o Ddeddf Trafnidiaeth 2000, i gynnwys adran 134A(1) newydd.	Gweinidogion Cymru	Canllawiau.	Mae'r pŵer hwn yn rhoi dyletswydd ar Weinidogion Cymru i lunio canllawiau mewn perthynas ag: i. awdurdodau trafndiaeth yn paratoi asesiadau o Gynlluniau Masnachfreinio Cymru arfaethedig; a ii. y materion sydd i'w hystyried gan awdurdodau trafndiaeth lleol wrth ddewis archwilydd annibynnol i gynnal adolygiad o asesiadau o'r fath. Mae'r ddau gategori o ganllawiau'n cefnogi awdurdodau trafndiaeth leol wrth iddynt arfer eu swyddogaethau mewn perthynas â masnachfreinio gwasanaethau bysiau, a	Dim gweithdrefn y Cynulliad.	Mae darpariaeth fanwl ynghylch yr asesiadau o Gynlluniau Masnachfreinio Cymru y mae'n rhaid i awdurdodau lleol eu darparu yn cael eu hamlinellu ar wyneb y Bil. Mae dyletswydd awdurdodau lleol i benodi archwilydd annibynnol i gynnal adolygiad o'u hasesiadau ar wyneb y Bil, ac mae gofynion cyfreithiol y mae'n rhaid i'r person hwnnw eu bodloni fel archwilydd annibynnol hefyd yn cael eu hamlinellu ar wyneb y Bil. Bwriad

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
			byddant yn cynnwys naratif manwl ar faterion technegol na fyddai'n briodol ei roi ar wyneb y Bil.		y pŵer i gyhoeddi canllawiau yw hwyluso'r gwaith o ddefnyddio'r ddeddfwriaeth sylfaenol, a chefnogi awdurdodau trafnidiaeth leol wrth iddynt arfer eu swyddogaethau asesu, gan gynnwys penodi archwilydd annibynnol. Mae'n bosibl hefyd y bydd angen diweddarau'r canllawiau'n gyflym o bryd i'w gilydd, felly mae peidio â defnyddio gweithdrefn y Cynulliad yn briodol.
Adran 20 [094] o'r Bil. Mae'r adran hon yn disodli	Gweinidogion Cymru	Canllawiau.	Mae hyn yn rhoi'r pŵer i Weinidogion Cymru i gyhoeddi canllawiau ar gyfer awdurdodau trafnidiaeth leol ynghylch arfer eu swyddogaethau mewn	Dim gweithdrefn y Cynulliad.	Mae darpariaeth fanwl ynghylch Cynlluniau Masnachfreinio Cymru ar wyneb y Bil. Bwriad y pŵer i

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
adran 134A o Ddeddf Trafnidiaeth 2000, i gynnwys adran 134A(2) newydd.			perthynas â Chynlluniau Masnachfreinio Cymru – ar wahân i'r swyddogaethau hynny sy'n ymwneud â pharatoi asesiadau o dan adran 124A o Ddeddf Trafnidiaeth 2000, a'r materion y mae'n rhaid eu hystyried wrth benodi archwilydd annibynnol yn unol ag adran 124B o'r Ddeddf honno. Defnyddir y pŵer hwn i gefnogi awdurdodau trafndiaeth leol wrth iddynt arfer eu swyddogaethau eraill yn y Bil mewn perthynas â Chynlluniau Masnachfreinio Cymru, a bydd yn cynnwys naratif manwl ar faterion technegol na fyddai'n briodol ei roi ar wyneb y Bil.		gyhoeddi canllawiau yw hwyluso'r gwaith o ddefnyddio deddfwriaeth sylfaenol, a chefnogi awdurdodau trafndiaeth leol wrth iddynt arfer eu swyddogaethau masnachfreinio. Mae'n debyg y bydd angen diweddarau'r canllawiau o bryd i'w gilydd. O ganlyniad ystyrir nad yw defnyddio gweithdrefn y Cynlluniad yn briodol.
RHAN 3: GWASANAETHAU BYSIAU AWDURDODAU LLEOL					

Adran	Rhoddwyd y pŵer i	Dull	Priodoldeb y pŵer dirprwyedig	Gweithdrefn	Y rheswm dros y weithdrefn
Adran 22(2) [041] o'r Bil. Mae'r adran hon yn mewnosod adran 65A newydd yn Neddf Trafnidiaeth 1985, gan gynnwys is-adran 65A(6).	Gweinidogion Cymru	Canllawiau.	Mae hyn yn galluogi Gweinidogion Cymru i gyhoeddi canllawiau statudol ar gyfer Awdurdodau Lleol ynglŷn ag arfer eu swyddogaethau mewn perthynas â darparu gwasanaethau bysiau lleol o dan adran 65A newydd o Ddeddf Trafnidiaeth 1985. Defnyddir y pŵer hwn i gefnogi awdurdodau trafndiaeth leol wrth iddynt arfer eu swyddogaethau mewn perthynas â darparu gwasanaethau bysiau lleol. Bydd y canllawiau a gyhoeddir o dan y pwerau hyn yn ymdrin â materion technegol, a byddant yn cynnwys naratif manwl ar faterion technegol, na fyddai'n briodol ei gynnwys ar wyneb y Bil.	Dim gweithdrefn y Cynulliad.	Mae darpariaeth fanwl mewn perthynas â phwerau cynghorau yng Nghymru i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol ar wyneb y Bil. Nod y pŵer i gyhoeddi canllawiau yw hwyluso'r gwaith o ddefnyddio'r ddeddfwriaeth sylfaenol. Bydd y canllawiau'n ymdrin â materion technegol ac mae'n bosibl y bydd angen eu diweddarau'n gyflym.

RHAN 2 – ASESIAD EFFAITH RHEOLEIDDIOL

6. Pennod 6: Asesiad Effaith Rheoleiddiol – crynodeb

Mae Asesiad Effaith Rheoleiddiol (AERh) wedi'i gwblhau ar gyfer y Bil a nodir isod.

Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol wedi cael ei lywio gan asesiadau o'r costau a'r manteision posibl, a thrafodaethau â rhanddeiliaid allweddol, wedi eu cynnal gan ymgynghorwyr annibynnol (Arup).

Nid oes unrhyw ddarpariaethau penodol yn y Bil sy'n rhoi costau ar Gronfa Gyfunol Cymru.

Tabl A

Rhydd y tabl canlynol grynodeb o gostau a manteision y Bil cyfan. Mae'r tabl wedi cael ei gynllunio i gyflwyno'r wybodaeth sy'n ofynnol o dan Reol Sefydlog 26.6 (viii) a (ix).

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)		
Yr opsiwn a ffeirir: Anelu at wella'r gwaith o gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru drwy gyflwyno: - Adran 1: deddfwriaeth alluogi sy'n darparu cyfres o adnoddau i awdurdodau lleol eu defnyddio [£185.73m Cost, £274.36m Manteision; GPN £50.79m]; - Adran 2: deddfwriaeth ar ddata agored a darparu gwybodaeth am wasanaethau sydd wedi'u dadgofrestru [£13.53m Cost, £37.28m Manteision; GPN £16.32m].		
Cam: Cyflwyno	Cyfnod arfarnu: 2021/22 – 2035/36	Blwyddyn sail brisiau: 2019/20
Cyfanswm Cost Cyfanswm: £199.3m Gwerth presennol: £141.3m	Cyfanswm y Manteision Cyfanswm: £311.6m Gwerth presennol: £208.4m	Gwerth Net Presennol (GNP): £67.1m

Cost weinyddol

Costau:

Adran 1: Costau pontio o £7.9m i Lywodraeth Cymru am lunio canllawiau at ddefnydd awdurdodau lleol ac am ddarparu cymorth technegol, a chostau cylchol o £8.93m dros gyfnod o 15 mlynedd o ran ad-dalu gweithredwyr yn fwy am brisiau siwrnai consesiynol. Costau pontio o £15.21m i awdurdodau lleol am baratoi Cynlluniau Partneriaethau Cymru (CPCau), masnachfreinio a gweithredu fflyd bysiau, a chostau cylchol o £127.73m am weinyddu CPCau a masnachfreintiau, a gweithredu fflyd bysiau (mae hyn yn cynrychioli £120.3m o'r gost gylchol o £127.73m ac yn cael ei wrthbwysu gan refeniw).

Adran 2: Costau pontio o £0.025m i Lywodraeth Cymru am lunio canllawiau. Costau cylchol o £6.5m i awdurdodau lleol am dynnu a choladu'r data.

Pontio: £23.1m	Cylchol: £143.2m	Cyfanswm: £166.3m	GP: £188.1m
-----------------------	-------------------------	--------------------------	--------------------

Arbedion cost:

Ni fydd Llywodraeth Cymru nac awdurdodau lleol yn arbed unrhyw gostau.

Pontio: £0m	Cylchol: £0m	Cyfanswm: £0m	GP: £0m
--------------------	---------------------	----------------------	----------------

Cost weinyddol net: £166.3m (£188.1m GP)

Costau cydymffurfio

Adran 1: Costau pontio o £2.87m i weithredwyr bysiau am baratoi CPCau, tendro am fasnachfreintiau, a chostau cylchol o £23.09m am reoli CPCau, cydymffurfio â chontractau ac uwchraddio bysiau ar gyfer masnachfreintiau. Ar gyfer y sector gweithredwyr, bydd refeniw cylchol cynyddol am CPCau a gweithredu masnachfreintiau (yn sgil mwy o ddefnydd), a gwneir llai o elw blynyddol i raddau am fod gwasanaethau bysiau wedi'u trosglwyddo i reolaeth yr awdurdod lleol.

Adran 2: Costau pontio o £0.5m i weithredwyr am uwchraddio meddalwedd / systemau TG, a chostau cylchol o £6.5m am reoli data.

Pontio: £3.4m	Cylchol: £29.6m	Cyfanswm: £33m	GP: £23.1m
----------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Costau eraill

Nid oes unrhyw gostau 'eraill' ar gyfer adrannau 1 a 2.

Pontio: £0m

Cylchol: £0m

Cyfanswm: £0m

GP: £0m

Costau nas mesurwyd ac anfanteision

Adran 1: Gallai CPC a masnachfreinio hefyd gynnwys buddsoddi gan awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau mewn seilwaith a cherbydau, er enghraifft, ac felly targedid mwy o ddefnydd.

Adran 2: Byddai goblygiadau posibl o ran costau ac adnoddau ar gyfer rhanddeiliaid fel rhan o'r gwaith ymgysylltu ac ymgynghori, nad ydynt wedi'u costio. Mae'n bosibl hefyd y bydd costau ychwanegol i Lywodraeth Cymru o ganlyniad i gyfleoedd a grëir gan set ddata fwy cynhwysfawr. Mae'n anodd nodi'r graddau'r cwmpas ac, felly, nid ydynt wedi'u costio. Felly nid yw'r costau hyn yn hysbys, ond mae disgwyl iddynt fod yn fach.

Manteision

Adran 1: Cronnir manteision economaidd cylchol defnyddwyr (teithwyr bysiau) o £132.08m yn sgil arbedion Amser Teithio Cyffredinoleddig (ATC) ariannol ac nid ydynt yn rhai arian parod. Manteision ariannol o £123.97m ar gyfer awdurdodau lleol am fasnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol (mae'r rhan fwyaf o'r arian hwn yn refferiw tocynnau uniongyrchol ar gyfer awdurdodau lleol sy'n gweithredu bysiau. I weithredwyr, bydd mwy o refferiw cylchol o £18.31m am CPCau a gweithredu masnachfreintiau. Byddai manteision ehangach i'w disgwyl, gan gynnwys manteision i iechyd yn sgil mwy o deithwyr yn cerdded, allyriadau carbon is ac ansawdd aer gwell os yw rhai o'r bobl sy'n defnyddio ceir yn dewis defnyddio bysiau yn lle.

Adran 2: Gwerthusir gwerth canfyddiadol gwell gwybodaeth i deithwyr fel mantais Amser Teithio Cyffredinoleddig (ATC) gylchol nad yw'n arian parod o £32.5m. Byddai gwelliant o ran y ddarpariaeth o wybodaeth i ddarpar ddefnyddwyr bysiau yn debygol o arwain at fwy o ddefnydd gyda manteision ariannol o £0.89m i weithredwyr. Byddai gwella'r ddarpariaeth o wybodaeth am wasanaethau'n arwain at fanteision ariannol cyfwerth â £3.9m i awdurdodau lleol.

Cyfanswm: £311.6m

GP: £208.4m

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Tystiolaeth allweddol, tybiaethau ac ansicrwydd

Adran 1: Mae'r holl gostau a manteision yn enghreifftiol a byddant yn amrywio'n ymarferol yn seiliedig ar amodau lleol. Datblygir achos busnes manwl cyn i awdurdod lleol ei weithredu. Nid yw costau seilwaith bysiau wedi'u cynnwys am nad yw buddsoddiad o'r fath yn un o ganlyniadau uniongyrchol y ddeddfwriaeth. Fodd bynnag, o dan rai amgylchiadau, efallai y bydd yn briodol hefyd fuddsoddi mewn seilwaith bysiau – a allai esgor ar fanteision ychwanegol.

Adran 2: Mae'r holl gostau a manteision yn enghreifftiol a byddant yn amrywio'n ymarferol yn seiliedig ar y rhwydwaith lleol a nodweddion gweithredwyr.

7. Pennod 7: Asesiad Effaith Rheoleiddiol – Opsiynau

7.1 Adran 1: Opsiynau darpariaethau galluogi – Cynlluniau Partneriaethau Cymru, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol

7.1.1 Mae Llywodraeth Cymru am sicrhau bod gan awdurdodau lleol adnoddau effeithiol, fel y gallant geisio mynd i'r afael ag aneffeithlonrwydd gwasanaethau bysiau yn eu hardaloedd. Fodd bynnag, cydnabyddir bod heriau gwahanol ym mhob cyd-destun lleol a bod angen cyflwyno deddfwriaeth newydd a fydd yn cynnig hyblygrwydd, yn hytrach nag un ateb i bawb, yn sgil hyn.

7.1.2 Fel y nodir ym Mhennod 3, nid yw'r darpariaethau deddfwriaethol presennol yn caniatáu digon o hyblygrwydd i awdurdodau lleol ymateb i anghenion eu cymunedau. Drwy wella'r fframwaith deddfwriaethol, gall Llywodraeth Cymru roi amrywiaeth o adnoddau priodol i awdurdodau lleol er mwyn iddynt wella'r gwaith o gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol. Wrth ddatblygu'r cynigion, ystyriwyd nifer o opsiynau:

- Opsiwn 1 – busnes fel arfer a dibynnu ar ddarpariaethau deddfwriaethol presennol;
- Opsiwn 2 – datblygu trefniadau partneriaeth gwell;
- Opsiwn 3 – cyflwyno pwerau masnachfreinio newydd;
- Opsiwn 4 – caniatáu i awdurdodau lleol weithredu gwasanaethau bysiau eu hunain;
- Opsiwn 5 – deddfu ar gyfer opsiynau 2-4 a fyddai'n helpu awdurdodau lleol i weithredu cyfuniad o'r opsiynau hyn ledled Cymru.

7.1.3 Ni ellir dilyn yr un trywydd wrth ddarparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru, a rhaid sicrhau bod gan awdurdodau lleol yr adnoddau cywir i'w galluogi i ddarparu gwasanaethau bysiau priodol yn eu hardal. Fel y cyfryw, yr opsiwn a ffeirir gennym yw opsiwn 5, a fydd yn rhoi cyfres o adnoddau i awdurdodau lleol eu hystyried. Felly, mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu cyflwyno deddfwriaeth sy'n gwneud y canlynol:

- cyflwyno Cynlluniau Partneriaethau Cymru (CPCau), a fydd yn darparu mwy o gyfle i awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

gydweithio, ac i ategu set gytûn o fesurau i'w rhoi ar waith gan y ddau barti, sy'n anelu at wneud bysiau yn fwy deniadol i ddarpar ddefnyddwyr;

- cyflwyno gwell pwerau masnachfreinio, a fydd yn galluogi awdurdodau lleol i lunio contractau â gweithredwyr bysiau er mwyn gweithredu o bosibl yr holl wasanaethau mewn rhwydwaith lleol fel un rhwydwaith unedig. Gallai hyn gynnwys gweld pob gwasanaeth yn defnyddio'r un system docynnau ac un adnodd marchnata, cynllun lliwiau, a system wybodaeth;
- galluogi awdurdodau lleol i weithredu gwasanaethau bysiau'n uniongyrchol, a fydd yn fodd iddynt, naill ai'n unigol neu gyda'i gilydd, ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn eu hardaloedd unigol neu eu hardaloedd ar y cyd.

7.1.4 Mae'r cynigion sy'n ymwneud ag CPCau, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol yn ddarpariaethau galluogi. Byddant yn rhoi amrywiaeth o adnoddau deddfwriaethol ar waith i awdurdodau lleol ystyried eu defnyddio wrth gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau. Nid ydynt yn rhagnodol ac ni fydd unrhyw ddyletswydd ar awdurdodau lleol i'w defnyddio.

7.1.5 Os bydd awdurdodau lleol yn dewis defnyddio'r adnoddau deddfwriaethol a ddarperir iddynt yn y Bil yn y dyfodol, disgwylir iddynt baratoi achos busnes trylwyr. Bydd awdurdodau lleol yn gallu dewis (drwy waith ymchwilio trwyadl) p'un ai i gyflwyno cynigion i wella gwasanaethau bysiau yn eu hardaloedd drwy weithredu CPCau, trefniadau masnachfreinio, neu ddewis rhedeg gwasanaethau bysiau'n uniongyrchol; neu efallai y byddant yn penderfynu peidio â defnyddio unrhyw un o'r opsiynau hyn ond, er enghraifft, ddefnyddio partneriaethau gwirfoddol neu anffurfiol â gweithredwyr bysiau.

7.2 Adran 2: Darpariaeth rhannu gwybodaeth

7.2.1 Mae gwybodaeth gyfredol a chlir o ansawdd uchel yn hanfodol i ddarparu a rhedeg gwasanaethau bysiau yn ddidrafferth. Heddiw, mae disgwyliadau pobl o ran y math o wybodaeth a ddylai fod ar gael iddynt yn llawer uwch, ac mae defnyddwyr yn disgwyl gallu gwneud dewisiadau gwybodus ar sail data sydd ar gael yn hawdd.

7.2.2 Mae mynediad at wybodaeth glir a chywir am wasanaethau bysiau yn bwysig i awdurdodau lleol er mwyn iddynt allu cefnogi eu gwasanaethau

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

bysiau lleol. Mae hefyd yn bwysig i ddatblygwyr meddalwedd sy'n ceisio creu gwasanaethau megis apiau ffonau clyfar a systemau cynllunio siwrneiau.

7.2.3 Ystyriwyd dau opsiwn:

- Opsiwn 1 – busnes fel arfer – o dan yr opsiwn hwn byddai'r sefyllfa bresennol yn parhau, o ran diwallu anghenion cwsmeriaid wrth deithio ac anghenion awdurdodau lleol wrth ystyried darparu gwasanaethau cymdeithasol angenrheidiol.
- Opsiwn 2 – cyflwyno deddfwriaeth ar rannu gwybodaeth – o dan yr opsiwn hwn byddai deddfwriaeth yn cael ei chyflwyno a fyddai'n galluogi darparu data agored a fyddai'n galluogi'r cyhoedd ac awdurdodau lleol i gael data mwy cyson a dibynadwy ar wasanaethau bysiau. Byddai deddfwriaeth hefyd yn darparu ar gyfer darparu gwybodaeth am wasanaethau yn dilyn cynnig i ddadgofrestru neu amrywio gwasanaeth bysiau cofrestredig.

7.2.4 Yr opsiwn a ffefrir yw opsiwn 2, sef cyflwyno deddfwriaeth ynglŷn â darparu gwybodaeth am wasanaethau bysiau. Byddai'r dull hwn o weithredu yn sicrhau bod defnyddwyr bysiau yn gallu cael gwybodaeth gyson a dibynadwy am wasanaethau bysiau yng Nghymru. Byddai hefyd yn sicrhau bod awdurdodau lleol yn gallu cael gwybodaeth am deithwyr, prisiau siwrneiau a refeniw ar gyfer gwasanaethau datgofrestredig neu wasanaethau wedi eu hamrywio er mwyn eu helpu i wneud penderfyniadau ynghylch gwasanaethau a gynorthwyr a sicrhau mwy o werth am arian wrth dendro am y gwasanaethau hynny.

8. Pennod 8: Asesiad Effaith Rheoleiddiol – Costau a Manteision

8.1 Cyflwyniad

- 8.1.1 Mae'r bennod hon yn amlinellu costau a manteision y ddeddfwriaeth arfaethedig, gan ganolbwyntio ar y costau a'r manteision ychwanegol a welir yn sgil gweithredu'r adnoddau deddfwriaethol yn unig.
- 8.1.2 Yn ymarferol, mae'n bosibl y byddai gweithredu'r adnoddau deddfwriaethol gan awdurdodau lleol hefyd yn cynnwys amrywiaeth o fuddsoddiadau ategol mewn seilwaith trafnidiaeth, neu fesurau polisi (megis argaeledd llefydd parcio neu daliadau parcio) - lle byddai felly angen cynnal ymchwiliadau achos busnes manwl sy'n benodol i'r cynllun er mwyn cyfiawnhau buddsoddiad cyfalaf. Felly, gall yr adnoddau deddfwriaethol gael eu hystyried yn fesurau galluogi a allai helpu awdurdodau lleol i sicrhau manteision buddsoddiad parhaus mewn mesurau megis seilwaith stryd neu orsaf fysiau, fflydoedd bysiau allyriadau isel, neu fesurau polisi yn y dyfodol megis parthau allyriadau isel.
- 8.1.3 Felly, dylid nodi mai canlyniad 'lleiaf' yw'r manteision i deithwyr a'r defnydd uwch a amcangyfrifir ar gyfer yr asesiad effaith hwn am eu bod ond yn ystyried gweithredu'r cynigion deddfwriaethol eu hunain, heb unrhyw ymyriadau ategol eraill megis seilwaith trafnidiaeth na mesurau polisi. Yn ymarferol, gall y gwaith o wella gwasanaethau bysiau ar lefel leol ddigwydd ar y cyd â mesurau ategol eraill a fyddai'n cronni manteision sylweddol uwch i deithwyr a mwy o ddefnydd.
- 8.1.4 Hefyd, pwysleisir bod y costau a'r manteision a nodir yn yr asesiad effaith hwn yn ddynodol ac yn destun cryn dipyn o ansicrwydd – felly nid ydynt yn cynrychioli 'achos busnes' i'w weithredu ar lefel leol. Rhaid i awdurdodau lleol sy'n bwriadu gweithredu mesurau yn seiliedig ar yr adnoddau deddfwriaethol, ym mhob achos, ymchwilio i'r costau a'r manteision manwl – dim ond ar ôl i'r cynigion ynghylch y rhwydwaith bysiau a chynigion cysylltiedig gael eu llunio (a allai gynnwys seilwaith

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

ychwanegol neu fesurau polisi nad ydynt wedi'u cynnwys yng nghwmpas uniongyrchol y cynigion deddfwriaethol) y gellid eu hamcangyfrif.

8.1.5 Darperir amcangyfrifon o gostau a manteision ar ffurf symiau ariannol (arian parod) a gwerthoedd economaidd (nad ydynt yn arian parod) fel a ganlyn:

- costau ariannol neu refeniw ychwanegol i weithredwyr, costau sefydlu i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol, costau parhaus i Lywodraeth Cymru (gan gynnwys costau neu arbedion ad-dalu prisiau siwrneiau consesiynol), costau parhaus i awdurdodau lleol (gan gynnwys costau gweithredu gwasanaethau bysiau lle y bo'n gymwys)
- manteision neu anfanteision economaidd i deithwyr yn seiliedig ar werthoedd ariannol arbedion Amser Teithio Cyffredinolledig (ATC) mewn ymateb i gydlynu gwasanaethau yn well, gwell system docynnau a gwybodaeth, yn unol â Chanllawiau Arfarnu'r Adran Drafnidiaeth

8.1.6 Rhoddir esboniad manwl ar fethodoleg yr asesiad yn yr AERh hwn yn Atodiad 2.

Ymgysylltu â Rhanddeiliaid

8.1.7 Rhydd rhanddeiliaid gryn dipyn o wybodaeth a phrofiad. Ymgysylltwyd â rhanddeiliaid allweddol, gan gynnwys awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau, rhwng 23 Gorffennaf 2019 a 3 Medi 2019 ynghylch yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol drafft. Mae Pennod 4 yn rhoi rhagor o wybodaeth am y broses ymgysylltu. Mae'r tybiaethau o ran costau yn yr AERh hwn wedi cael eu diwygio ar sail yr adborth a gafwyd, yn fwyaf nodedig fel a ganlyn:

- costau pontio (sefydlu) Llywodraeth Cymru am baratoi canllawiau ar gyfer CPCau a masnachfreinio, er mwyn adlewyrchu lefel yr

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

arweiniad a'r cyngor cyfreithiol sy'n ofynnol ar strwythur y trefniadau hyn;

- costau pontio (sefydlu) awdurdodau lleol er mwyn adlewyrchu'r costau cynllunio a pharatoi sy'n ofynnol i fasnachfrait fod yn llwyddiannus;
- mae costau cylchol masnachfreinio wedi cael eu hasesu ar gyfer gweithredwyr ac awdurdodau lleol;
- costau gweithredwyr mewn perthynas â'r posibilrwydd o uwchraddio TG, meddalwedd neu systemau peiriannau tocynnau er mwyn bodloni gofynion data agored.

Strwythur y Bennod

8.1.8 Mae gweddill y bennod hon yn nodi costau a manteision pob polisi yn ei dro, ac fe'i strwythurir fel a ganlyn:

- Adran 1: amlinellir costau a manteision pob darpariaeth alluogi (CPCau, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol);
- Adran 2: amlinellir costau a manteision cyflwyno deddfwriaeth ar ddarparu gwybodaeth.

8.2 Adran 1: Darpariaethau galluogi – Cynlluniau Partneriaethau Cymru, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol

Agweddau sydd wedi'u cynnwys

- 8.2.1 Nid yw'r ddeddfwriaeth ar gyfer CPCau, masnachfreinio na gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol yn gofyn i awdurdodau lleol ymrwymo i seilwaith bysiau newydd o reidrwydd (er enghraifft safleoedd bysiau, cyfnewidfeydd bysiau, lonydd bysiau), felly nid yw'r costau na'r manteision yn yr adran hon yn cynnwys unrhyw gostau seilwaith bysiau ar y stryd.
- 8.2.2 Yn hanesyddol, mae Llywodraeth Cymru wedi darparu cyllid i awdurdodau lleol fuddsoddi mewn seilwaith bysiau, ac nid yw'r ddeddfwriaeth arfaethedig hon yn effeithio ar y rhaglen gyllid. Bwriedir i'r ddeddfwriaeth alluogi awdurdodau lleol i dargedu cyllid mewn ffordd fwy effeithiol drwy sicrhau bod seilwaith bysiau yn fwy cyson â threfniadau rhwydweithiau bysiau. Bydd yn bwysig sicrhau'r defnydd gorau posibl o fuddsoddiadau presennol mewn gwasanaeth bysiau a disgwylir y bydd modd cyflawni gwell effeithlonrwydd ac effeithiolrwydd gan ddefnyddio'r adnoddau sydd ar gael ar hyn o bryd
- 8.2.3 Pe bai awdurdod lleol yn penderfynu cyflwyno cynigion ar gyfer defnyddio un o'r adnoddau deddfwriaethol, (er enghraifft, masnachfreinio neu lunio CPC), câi ei benderfyniad i fwrw ymlaen ei lywio gan asesiadau manwl o oblygiadau'r cynnig, a fyddai'n cynnwys asesiad ariannol a dadansoddiad cost a budd llawn. Byddai angen i'r awdurdod lleol hefyd asesu a fyddai'n ddymunol buddsoddi mewn seilwaith bysiau er mwyn ategu'r broses o gyflwyno'r cynigion a sicrhau mwy o fanteision.

Modelu Costau a Manteision

- 8.2.4 Mae'r cynigion sy'n ymwneud ag CPCau, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol yn ddarpariaethau galluogi. Byddant yn rhoi amrywiaeth o adnoddau i awdurdodau lleol ystyried eu defnyddio wrth gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau. Fel y cyfryw, gallai goblygiadau ariannol y ddeddfwriaeth amrywio'n fawr a byddent yn dibynnu ar amgylchiadau'r awdurdodau lleol a'r cynigion sy'n cael eu datblygu. Felly, mae'r asesiad a gynhelir yn rhoi ystod ddynodol amcangyfrifedig ar gyfer y costau a'r manteision ariannol posibl.
- 8.2.5 Mae'r model asesu economaidd sydd wedi'i baratoi ar gyfer yr AERh hwn yn defnyddio data demograffig, ystadegau ar deithwyr bysiau, ac

ystadegau ariannol ar gyfer y tair enghraifft o rwydwaith (a Chymru gyfan), sydd ar gael oddi wrth ffynonellau'r llywodraeth¹⁵. Aseswyd costau a manteision ar gyfer y tri math o rwydwaith yng Nghymru (trefol mawr, trefol a gwledig), sydd wedyn wedi eu hallosod ar sail pro rata ar gyfer Cymru gyfan yn ôl ffigurau milltired bysiau blynyddol. Disgrifir sail a datblygiad costau a manteision ymhellach yn Atodiad 1 ac Atodiad 2.

- 8.2.6 Amcangyfrifwyd costau ar gyfer gweithgareddau sefydlu cychwynnol Llywodraeth Cymru, awdurdodau lleol a gweithredwyr. Amcangyfrifwyd costau cylchol blynyddol ar gyfer awdurdodau lleol, gweithredwyr bysiau a defnyddwyr bysiau, yn yr un modd â refeniw a manteision economaidd.
- 8.2.7 Mae'r tri math o ardal awdurdod lleol a ddefnyddiwyd yn yr asesiad yn sail i amcangyfrif ystodau costau a manteision – gyda chostau uwch a mwy o fanteision mewn ardaloedd trefol mawr, a chostau is a llai o fanteision mewn ardaloedd gwledig. I gyfrifo costau a manteision Cymru gyfan, mae'r allbynnau awdurdod lleol hyn wedi'u cynnwys ar sail pro rata gan ddefnyddio cilomedrau cerbydau bysiau.
- 8.2.8 Datblygwyd amcangyfrifon o gostau sefydlu a chostau cylchol gan ddefnyddio barn broffesiynol gweision sifil Llywodraeth Cymru, staff Trafnidiaeth Cymru, ac ymgynghorwyr trafndiaeth a gomisiynwyd i helpu i baratoi'r AERh hwn, ac maent o reidrwydd yn ddynodol ar y cam hwn. Lle y bo'n berthnasol, croeswiriwyd yr amcangyfrifon drwy gyfateb y costau i adnodd staff Cyfwerth ag Amser Llawn (CALI) cyfatebol brasgywir, a dyfynnwyd o ddogfennaeth gyhoeddedig lle y bo'n briodol. Hefyd, adolygwyd amcangyfrifon costau drwy drafod â rhanddeiliaid yn y diwydiant bysiau cyfan yng Nghymru. Nodir bod y costau dan sylw yn cynrychioli costau ychwanegol uwchlaw costau cyfredol.
- 8.2.9 Y brif ffordd o sicrhau bod gwella gwasanaethau bysiau yn trosi'n fwy o alw a mwy o fanteision i ddefnyddwyr yw drwy addasu cost wirioneddol neu ganfyddedig teithio. Cymerwyd camau safonol yn y diwydiant wrth amcangyfrif manteision defnyddio canllawiau trafndiaeth WebTAG Llywodraeth y DU sy'n rhoi canllawiau manwl ar agweddau technegol ar arfarniad economaidd ym maes trafndiaeth¹⁶. Mae model asesu economaidd yr AERh yn ystyried amcangyfrifon o effaith ymyriadau pob opsiwn ar y defnydd o fysiau, yn seiliedig ar gyfrifo manteision Amser Teithio Cyffredinolledig pob newid perthnasol. Rhydd Atodiad 2 ddisgrifiad o'r hyn a wnaed.

¹⁵ <https://www.gov.uk/government/collections/bus-statistics>

¹⁶ <https://www.gov.uk/guidance/transport-analysis-guidance-webtag>

- 8.2.10 Fel y nodwyd yn flaenorol, pe bai awdurdod lleol yn penderfynu cyflwyno cynigion i ddefnyddio un o'r adnoddau, byddai ei benderfyniad i fwrw ymlaen yn cael ei lywio gan asesiad manwl. Os na chaiff yr un o'r adnoddau ei fabwysiadu gan unrhyw awdurdod lleol, ni fydd unrhyw gostau gweithredu na manteision i'r awdurdod lleol hwnnw, nac i weithredwyr bysiau na defnyddwyr bysiau. Fodd bynnag, byddai costau tebygol i awdurdodau lleol yn gysylltiedig ag ystyried yr adnoddau, er enghraifft wrth lunio achos busnes masnachfreinio, hyd yn oed pe penderfynid peidio â bwrw ymlaen. Nid yw'r gost hon o ystyried opsiynau ar gam cychwynnol heb fwrw ymlaen ag unrhyw un o'r tri adnodd deddfwriaethol wedi'i chynnwys, am y disgwylid i'r gwaith ymchwilio a wnaed gael ei ddefnyddio beth bynnag wrth gynllunio mesurau i wella gwasanaethau bysiau yn yr ardal berthnasol.

Amserlenni

- 8.2.11 Tybir mai'r dyddiad cynharaf y byddai'r Bil yn cael Cydsyniad Brenhinol fyddai mis Ebrill 2021, yn amodol ar ewyllys y Cynulliad. Ar ôl cael Cydsyniad Brenhinol, tybir, ar hyn o bryd, na fyddai'r is-ddeddfwriaeth i roi'r Bil ar waith yn dod i rym cyn mis Ebrill 2022. Tybiwyd hefyd y gall gymryd hyd at dair blynedd (h.y. o 2025/26 ymlaen) cyn i awdurdodau lleol a gweithredwyr ddechrau defnyddio'r adnoddau a ddisgrifir ym Mhennod 7. Oherwydd yr amser y bydd yn ei gymryd nes i rai o'r adnoddau gael eu mabwysiadu, tybir mai asesiad dros y 15 mlynedd rhwng 2021/22 a 2035/36 sy'n briodol, er mwyn rhoi digon o amser i werthuso costau a manteision rhoi'r gwahanol opsiynau ar waith.
- 8.2.12 Yn unol â chanllawiau Llyfr Gwyrdd Trysorlys EM, mae costau a manteision yn y dyfodol wedi cael eu disgowntio gan ddefnyddio cyfradd ddisgowntio ganolog y Trysorlys o 3.5%¹⁷.
- 8.2.13 Mae rhagfynegi beth yn union a all ddigwydd o ran y defnydd o fysiau yn ystod y 15 mlynedd neu fwy nesaf yn broses gymhleth am fod llawer o ffactorau i'w hystyried. Mae rhai o'r ffactorau sy'n dylanwadu ar ymddygiad a phatrymau teithio yn cynnwys cyfraddau twf yn yr economi a chyflogaeth, patrymau cymudo, newidiadau mewn arferion siopa a hamdden, cynnydd mewn danfoniadau cartref, cyfraddau perchenogaeth ceir, y ddarpariaeth o ran lleoedd parcio ceir, newidiadau demograffig, dibynadwyedd amseroedd teithio a phrisiau tanwydd. Mae'r asesiadau yn yr AERh hwn yn amlinellol eu natur o reidrwydd, a bydd angen i awdurdodau lleol gynnal ymchwiliadau pwrpasol i'w hardal leol cyn

¹⁷https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/685903/The_Green_Book.pdf

gwneud newidiadau i'r ffordd y gweithredir gwasanaethau bysiau.

Costau opsiwn 1 – busnes fel arfer

- 8.2.14 Nid oes unrhyw gostau ychwanegol ymlaen llaw i Lywodraeth Cymru, awdurdodau lleol, gweithredwyr bysiau na defnyddwyr bysiau yn gysylltiedig â'r opsiwn hwn, er y gallai fod costau cymorthdalau parhaus uwch er mwyn cynnal lefelau gwasanaeth cyfredol
- 8.2.15 Fodd bynnag, o ystyried y lleihad yn y defnydd o wasanaethau bysiau mewn blynyddoedd diweddar, mae'n deg dod i'r casgliad, os na chymerir camau, y bydd nifer y teithwyr yn parhau i leihau, y byddai iddo oblygiadau cost. Heb unrhyw newid mewn polisïau, mae Adran Drafnidiaeth y DU yn amcangyfrif y bydd y defnydd o wasanaethau bysiau yng Nghymru yn gostwng 10% rhwng 2017/18 a 2035/36 (tua 0.6% y flwyddyn)¹⁸.
- 8.2.16 Ar hyn o bryd, mae 77% o'r ffigur amcangyfrifedig o 99 miliwn o gilomedrau o siwrneiau bws yng Nghymru bob blwyddyn ar wasanaethau y mae gweithredwyr yn eu darparu'n fasnachol¹⁹. Mae'r lleihad yn y defnydd o wasanaethau bysiau yn debygol o arwain at leihad yn hyfywedd masnachol llawer o wasanaethau. Goblygiadau cost posibl y lleihad hwn yw y gallai fod angen mwy o gyllid y sector cyhoeddus i gynnal y rhwydwaith a pharhau i ddarparu gwasanaethau cymdeithasol angenrheidiol. Mae'n anodd rhagweld faint o weithredwyr gwasanaethau bysiau sy'n debygol o benderfynu rhoi'r gorau i ddarparu gwasanaethau, a faint o'r gwasanaethau hynny y byddai awdurdodau lleol yn penderfynu eu cymorthdal, os o gwbl.
- 8.2.17 Fodd bynnag, o ystyried yr hinsawdd a'r pwysau ariannol presennol, mae'n annhebygol na fyddai mwy o gyllid cyhoeddus i ariannu gwasanaethau ar gael. Byddai hyn yn golygu y byddai lleihad parhaus mewn gwasanaethau bysiau. Gallai hyn arwain at fwy o ddibyniaeth ar y car preifat a fyddai, yn ei thro, yn cael effeithiau negyddol ar dagfeydd traffig a'r amgylchedd.

¹⁸ Cyflwynir amcanestyniadau MDTC (Model Diwedd Taith Cenedlaethol) yr Adran Drafnidiaeth o'r defnydd o fysiau mewn pecyn meddalwedd a elwir yn TEMPro (yr Adran Drafnidiaeth). TEMPro & NTEM data release notes and frequently asked questions: Additional guidance. Rhagfyr 2016. Cyrchwyd yn: <http://assets.dft.gov.uk/s3.amazonaws.com/tempo/ntem/ntem7.1-release-notes-faqs.pdf>. Nid yw'r data yn MDTC yn seiliedig ar arsylwadau na data prisiau siwrneiau, ond maent yn dod o ddata'r cyfrifiad a phatrymau poblogaeth a chyflogaeth rhagamcanol.

¹⁹ Cyrchwyd yn: <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport/Roads/Public-Service-Vehicles/vehiclekilometresandpassengerjourneysonbusesandcoaches-by-year>

Manteision opsiwn 1 – busnes fel arfer

- 8.2.18 Mae parhau â'r sefyllfa bresennol yn debygol o arwain at leihad parhaus yn y defnydd o wasanaethau bysiau, gan roi mwy o bwysau ar awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau i adolygu rhwydwaith sy'n golygu y gallai gwasanaethau gael eu dileu. Yr opsiwn hwn yw llinell sylfaen asesu'r opsiynau deddfwriaethol ac felly caiff costau a manteision yr opsiynau hynny eu cyfrifo yn nhermau'r newid o'r costau busnes fel arfer.
- 8.2.19 Byddai anfantais bosibl oherwydd gallai'r lleihad yn nifer y gwasanaethau sydd ar gael hefyd arwain at gynydd mewn ynysu cymdeithasol a'i gwneud yn anos achub ar gyfleoedd gwaith, lle mae pobl yn cael eu gadael heb lawer o opsiynau eraill o ran sut i deithio o gwmpas ac yn rhoi'r gorau, felly, i wneud siwrneiau y byddent wedi'u gwneud yn flaenorol.

Costau opsiwn 2 – Cynlluniau Partneriaethau Cymru

- 8.2.20 Gallai CPCau amrywio o ychydig o wasanaethau ar hyd coridor penodol mewn ardal awdurdod lleol, i bob gwasanaeth bysiau mewn ardal awdurdod lleol. Pe bai awdurdod lleol yn penderfynu cyflwyno cynigion ar gyfer CPC, câi'r penderfyniad i fwrw ymlaen ei lywio gan asesiadau manwl o'r goblygiadau, a fyddai'n cynnwys asesiad ariannol a dadansoddiad cost a budd llawn.
- 8.2.21 Byddai unrhyw ystyriaeth bellach a roddid gan awdurdodau lleol i weithredu CPC yn cael ei hategu gan argaeledd canllawiau manwl ar y mathau o fesurau sydd ar gael ac unrhyw ystyriaethau cyfreithiol (er enghraifft, materion o ran cystadleuaeth). Bydd y canllawiau yn ei gwneud hi'n ofynnol i awdurdodau lleol gynnal asesiad ariannol manwl. Tybir felly y bydd Llywodraeth Cymru yn llunio canllawiau ar CPCau, ac amcangyfrifir y bydd yn costio tua £100k. Eir i'r gost hon ym mlynnyddoedd ariannol 2021-2022 a 2022-2023.
- 8.2.22 Amcangyfrifir cynnydd o lai nag 1% mewn defnydd ar gyfer CPCau, a fyddai'n arwain at daliadau uwch o ran ad-dalu prisiau siwrneiau consesiynol a FyNgherdynTeithio, gyda chost refeniw flynyddol ychwanegol amcangyfrifedig i Lywodraeth Cymru o hyd at £1.5m (£70k fesul ardal awdurdod lleol).
- 8.2.23 Byddai awdurdodau lleol yn mynd i gostau wrth ddatblygu CPC drwy gasglu gwybodaeth, dadansoddi'r farchnad fysiau, cynnal cyfarfodydd a mynd i gyfarfodydd â gweithredwyr bysiau, ceisio cyngor cyfreithiol a dilyn

y camau gweithdrefnol ar gyfer datblygu a llunio CPC. Gallai hyn gynnwys defnyddio ymgynghorwyr. Amcangyfrifir y bydd y costau i awdurdod lleol yn £60k am rwydwaith gwledig, £90k am rwydwaith trefol, a £120k am rwydwaith trefol mawr²⁰.

- 8.2.24 Byddai gweithredwyr bysiau hefyd yn mynd i gostau wrth sefydlu CPC – mynd i gyfarfodydd ag awdurdodau lleol, ceisio cyngor cyfreithiol arbenigol, a dod i gytundeb ag awdurdodau lleol ynghylch CPC. Amcangyfrifir y bydd y costau ychwanegol fesul gweithredwr bysiau yn £50k am rwydwaith gwledig, £75k am rwydwaith trefol, a £100k am rwydwaith trefol mawr. At ddibenion modelu, tybir bod dau weithredwr ym mhob CPC, ac felly bydd costau sefydlu gweithredwyr fesul ardal awdurdod lleol yn amrywio o £100k i £200k. Mae cwmnïau bysiau eisoes yn cael trafodaethau ag awdurdodau lleol am faterion megis amserlenni ac agweddau eraill (e.e. gwybodaeth) ar weithredu eu gwasanaethau bysiau. Bydd CPC yn ffurfioli trafodaethau ar yr agweddau hyn ag awdurdodau lleol, gan olygu bod angen cynnal cyfarfodydd ac ymgynghoriadau mwy ffurfiol, ac ystyried mesurau a chanlyniadau bwriadedig. Bydd costau sefydlu yn uwch na hyn os bydd gweithredwyr yn cytuno, fel rhan o CPC, i brynu neu brydlesu bysiau mwy newydd, neu anfon pob gyrrwr ac aelod o staff sy'n delio â'r cyhoedd ar hyfforddiant gofal cwsmeriaid. Mae'r holl gostau hyn yn gostau newydd i weithredwyr.
- 8.2.25 Nid yw costau newydd CPCau sydd wedi'u cynnwys yn yr AERh hwn yn cynnwys buddsoddiad awdurdodau lleol mewn seilwaith bysiau, na chostau gweithredwyr am, er enghraifft, brynu neu brydlesu bysiau mwy newydd. Gellir cytuno ar y mathau hyn o fuddsoddiadau fel rhan o'r bartneriaeth, ond nid ydynt yn ofyniad penodol fel rhan o'r broses CPC.
- 8.2.26 At hynny, mae'n glir mai dim ond os byddant yn disgwyl gwneud mwy o elw o'r cynnydd rhagamcanol yn y defnydd o wasanaethau bysiau a fydd yn gwrthbwysu'r costau buddsoddi yn yr hirdymor y bydd gweithredwyr yn debygol o ymuno â CPC. Felly, nid yw costau buddsoddiadau mawr gan weithredwyr wedi'u cynnwys yn y dadansoddiad AERh hwn.
- 8.2.27 Bydd y gwaith o reoli CPC yn gofyn am neilltuo adnoddau'n barhaus er mwyn i awdurdodau lleol weinyddu a monitro'r cynllun, gan gynnwys cyfarfodydd â rhanddeiliaid ac ymdrin â materion megis datrys cwynion. Yn dibynnu ar faint y bartneriaeth, gallai hyn gyfateb i hyd at ½ swyddog CALI y flwyddyn, gyda chostau o £15k y flwyddyn am rwydwaith gwledig,

²⁰Ceir crynodeb o dybiaethau cost yn Atodiad 1.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

£20k y flwyddyn am rwydwaith trefol, a £25k y flwyddyn am rwydwaith trefol mawr. Tybir cost flynyddol debyg ar gyfer gweithredwyr bysiau.

8.2.28 Crynhoir yr holl gostau amcangyfrifedig uchod yn Nhabl 1.

Tabl 2: Costau amcangyfrifedig CPCau (£'000) ar gyfer ardal awdurdod lleol unigol

Math o sefydliad	Eitem Cost	Llywodraeth Cymru	Awdurdodau lleol	Gweithredwyr *	Defnyddwyr	Cyfanswm
Llywodraeth Cymru**	Llunio canllawiau**	100			-	100
	Cyfanswm Costau cylchol y flwyddyn	80	60	60		
Rhwydwaith trefol mawr	Costau sefydlu	-	120	200	-	320
	Costau cylchol y flwyddyn	70	25	25	-	120
Rhwydwaith trefol	Costau sefydlu	-	90	150	-	240
	Costau cylchol y flwyddyn	10	20	20	-	50
Rhwydwaith gwledig	Costau sefydlu	-	60	100	-	160
	Costau cylchol y flwyddyn	-	15	15	-	30

Noder: Mae'r holl gostau a manteision yn enghreifftiol a byddant yn amrywio'n ymarferol yn seiliedig ar amodau lleol. Datblygir achos busnes manwl cyn i awdurdod lleol ei weithredu.

* Nid yw costau cylchol na chostau sefydlu gweithredwyr yn hepgor unrhyw fuddsoddiad ychwanegol mewn bysiau.

** Mae a wnelo costau Llywodraeth Cymru â rhoi arweiniad i sawl awdurdod

Manteision opsiwn 2 – Cynlluniau Partneriaethau Cymru

8.2.29 Gallai manteision CPC effeithiol gynnwys rhwydwaith bysiau mwy effeithlon i awdurdodau lleol, hyfywedd gweithredu gwell i weithredwyr bysiau a gwasanaethau gwell i deithwyr ynghyd â'r potensial i gynyddu'r defnydd a wneir o wasanaethau bysiau. Er enghraifft, pe bai CPC yn cael ei sefydlu a fyddai'n arwain at amserlenni cydgysylltiedig, trefniadau tocynnau cyffredin a gwell gwybodaeth, yna byddai bysiau yn yr ardal honno yn dod yn fwy deniadol fel opsiwn trafniadaeth. Mae hyn, yn ei dro, yn debygol o gynyddu'r defnydd a wneir o wasanaethau bysiau a fyddai'n sicrhau manteision ariannol i weithredwyr bysiau yn y bartneriaeth.

8.2.30 Drwy fodelu'r manteision, amcangyfrifir llai nag 1% o gynnydd mewn defnydd ar gyfer CPCau. Mae'r 1% amcangyfrifedig hwn ar gyfer y fantais sy'n deillio o'r ddeddfwriaeth ei hun, ac nid yw'n cyfrif am fuddsoddiad

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

ychwanegol. Byddai unrhyw fuddsoddiad dilynol yn debygol o arwain at gynnydd pellach. Felly, byddai'r gwaith o sefydlu CPC yn targedu cynnydd uwch mewn defnydd na'r hyn a amcangyfrifir ar gyfer yr AERh hwn – gan ystyried amrywiaeth o fesurau buddsoddi mewn seilwaith a cherbydau er mwyn cyflwyno newid pendant i ansawdd gwasanaethau.

- 8.2.31 Wrth gytuno ar CPC, mae gweithredwyr yn debygol o fod wedi asesu y bydd y refeniw ychwanegol a gynhyrchir yn gwrthbwysu costau gweithredu a'r costau sefydlu. Mae'r cynnydd mewn galw a amcangyfrifir ar gyfer y tri math o rwydwaith yn esgor ar fantais economaidd gyfatebol o £90k i £1.2m, a chynnydd yn refeniw gweithredwyr o hyd at £180k y flwyddyn – fel y nodir yn Nhabl 2 ar gyfer y tri rhwydwaith enghreifftiol.

Tabl 3: Manteision amcangyfrifedig CPC (£'000) ar gyfer ardal awdurdod lleol unigol

Math o sefydliad	Eitem manteision	Llywodraeth Cymru	Awdurdodau lleol	Gweithredwyr	Defnyddwyr*	Cyfanswm
Rhwydwaith trefol mawr	Effeithiau ariannol y flwyddyn	-	-	180	-	180
	Effeithiau economaidd y flwyddyn	-	-	-	1,190	1,190
Rhwydwaith trefol	Effeithiau ariannol y flwyddyn	-	-	20	-	20
	Effeithiau economaidd y flwyddyn	-	-	-	290	290
Rhwydwaith gwledig	Effeithiau ariannol y flwyddyn	-	-	5	-	5
	Effeithiau economaidd y flwyddyn	-	-	-	90	90

Noder: Mae'r holl gostau a manteision yn enghreifftiol a byddant yn amrywio'n ymarferol yn seiliedig ar amodau lleol a faint o ardaloedd gwledig, trefol a threfol mawr sydd mewn awdurdod lleol. Datblygir achos busnes manwl cyn i awdurdod lleol ei weithredu. * Mae manteision defnyddwyr yn seiliedig ar arbedion Amser Teithio Cyffredinolledig (ATC) ariannol ac nid ydynt yn rhai arian parod.

- 8.2.32 Byddai'r union fanteision i ddefnyddwyr bysiau yn dibynnu ar ba ofynion a gaiff eu cynnwys mewn CPC. Gallai gynnwys prisiau tocynnau symlach, amseroedd teithio gwell, llwybrau bysiau ac amserlenni haws eu deall a gwasanaethau ar adegau mwy cyfleus. Gellid hefyd weld manteision iechyd ac amgylcheddol yn sgil newid moddol – er enghraifft, cynnydd

mewn gweithgarwch corfforol a llai o dagfeydd – er nad yw hyn wedi'i gynnwys yn y manteision sydd wedi'u modelu.

Ar ben hynny, bydd newid moddol i fysiau hefyd o fantais i Awdurdodau Lleol. Er nad yw'r rhain yn fanteision 'arian parod yn unig' yn gyffredinol (megis mwy o refeniw tocynnau) cânt effaith gadarnhaol ar bolisiau lleol a chenedlaethol. Yn eu plith mae llai o dagfeydd, gwell mynediad at waith a gwasanaethau, aer o ansawdd gwell, mwy o foddhad ymhlith trigolion, a mwy o ymwelwyr â chanolfannau economaidd allweddol.

Crynodeb o gostau a manteision opsiwn 2 – Cynlluniau Partneriaethau Cymru

- 8.2.33 Mae'r gwaith o fodelu effaith CPCau o ran costau a manteision yn dynodi y byddai'r manteision economaidd cyffredinol yn gorbwyso'r costau. Llywir hyn yn bennaf gan y manteision i deithwyr. O reidrwydd, bydd gan CPCau mewn ardaloedd trefol mawr, ardaloedd trefol, ac ardaloedd gwledig nodweddion gwahanol, a bydd angen i awdurdodau lleol fynd ati'n ofalus i ystyried eu nodau o ran defnydd, cynhwysiant cymdeithasol a dalgylchoedd – yn ogystal ag amcanion polisi ac amcanion economaidd ehangach – wrth ddatblygu achosion busnes. Yn dibynnu ar amgylchiadau lleol penodol, gallai CPCau fod yn hyfyw a chynyddu defnydd, yn enwedig os yw'r awdurdod lleol a'r gweithredwyr yn buddsoddi yn y gwasanaeth – yr awdurdod lleol o ran seilwaith bysiau a'r gweithredwr o bosibl o ran gwella ansawdd cerbydau bysiau a'r system docynnau (er enghraifft).
- 8.2.34 Fel yr amlinellwyd, nid yw costau posibl buddsoddi mewn seilwaith wedi'u cynnwys yn yr effeithiau mesuredig am nad yw buddsoddiad o'r fath yn un o ofynion CPC. Fodd bynnag, ac fel y disgrifir uchod, o dan rai amgylchiadau efallai y bydd yn briodol neu'n ddymunol i awdurdod lleol fuddsoddi mewn seilwaith bysiau fel rhan o CPC. Mae'r enghraifft ganlynol yn rhoi rhyw syniad o'r hyn y gallai awdurdod lleol ei ddarparu:

Ar gyfer awdurdod lleol â thref farchnad brysur a phentrefi oddi amgylch, mae'n bosibl, yn ogystal â mesurau ychwanegol o blaid bysiau, y bydd CPC yn golygu y bydd angen uwchraddio 25% o'r safleoedd bysiau yn raddol am gost o tua £500k, a thua £2.5m ar fesurau blaenoriaethu bysiau sy'n cynnwys mesurau rheoli traffig y bwriedir iddynt gyflymu amseroedd teithio mewn mannau lle y ceir tagfeydd.

Byddai buddsoddiadau o'r fath yn dod â manteision ychwanegol i'r rhai a fodelwyd, drwy amseroedd teithio byrrach a'r 'gwerth' canfyddedig i ddefnyddwyr sy'n deillio o'r ffaith y gallant aros wrth safleoedd bysiau o ansawdd uwch. At hynny, byddai mwy o ddefnydd o wasanaethau bysiau yn cynyddu elw gweithredwyr ac yn eu galluogi i ystyried agor llwybrau bysiau newydd neu wella amlderau bysiau.

Costau opsiwn 3 – masnachfreinio

- 8.2.35 Mae masnachfaint yn galluogi awdurdod lleol i gyhoeddi contract neu nifer o contractau i redeg pob gwasanaeth bws mewn ardal benodol.
- 8.2.36 Gellid defnyddio pwerau masnachfreinio i weithredu ystod eang iawn o fodelau o goridor penodol i rwydwaith lleol cyfan a allai gwmpasu'r rhan fwyaf o ardal awdurdod lleol, neu hyd yn oed fwy nag un ardal awdurdod lleol. Nid yw'r AERh hwn yn dod i gasgliadau ynghylch yr ardal na'r math o fasnachfreinio i'w ddefnyddio gan awdurdodau lleol, ac nid yw ychwaith yn tybio trefniadau 'cost gros' na 'chost net', nac yn barnu ymlaen llaw berchenogaeth asedau na buddsoddiad preifat yn erbyn buddsoddiad cyhoeddus. Yn achos contract cost gros yr awdurdod lleol sy'n cadw'r refeniw ac, felly, yn dwyn y risg ariannol, ac yn achos contract cost net y gweithredw(y)r sy'n cadw'r refeniw ac yn dwyn y risgiau ariannol. Pe bai awdurdod lleol yn penderfynu cyflwyno cynigion ar gyfer masnachfaint, câi'r penderfyniad i fwrw ymlaen ei lywio gan asesiad manwl o'r achos busnes lleol. Mae'r fath hyblygrwydd yn ei gwneud hi'n anodd amcangyfrif costau masnachfreinio heb gynigion datblygedig mewn lleoliadau go iawn, ac felly cyflwynir ystod eang o ran costau.
- 8.2.37 Mae'n debygol, yn ymarferol, y gall cynnig i fasnachfreinio hefyd gynnwys ystyried costau a manteision seilwaith bysiau newydd, bysiau newydd, neu systemau gyrru gwyrddach. Nid yw'r mathau hyn o fuddsoddiadau wedi'u cynnwys yn y dadansoddiad AERh hwn am nad ydynt yn ofynion uniongyrchol o dan y broses fasnachfreinio.
- 8.2.38 Byddai cost i Lywodraeth Cymru yn gysylltiedig â datblygu a dosbarthu canllawiau i awdurdodau lleol ar fasnachfreinio. Bydd angen paratoi canllawiau er mwyn sicrhau bod y broses o baratoi achosion busnes (asesiadau) ar gyfer masnachfreinio ac archwilio'r asesiadau hynny yn eglur. Bydd hefyd yn debygol y caiff canllawiau eu cyhoeddi mewn perthynas â gweithredu cynlluniau masnachfreinio, i gynnwys cyhoeddi contractau. Mae cost sefydlu o £1m wedi'i chynnwys. Disgwylir yr eir i'r gost hon ym mlyneddoddd ariannol 2021-2022 a 2022-2023.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- 8.2.39 Gall Llywodraeth Cymru hefyd ystyried mai'r dull gweithredu mwyaf effeithlon, petai awdurdodau lleol yn penderfynu ymgymryd â masnachfaint, fydd darparu cymorth i fynd i'r afael â materion, megis cydweddu masnachfaint, gwaith caffael, a rhoi arweiniad ar reoli contractau, gweithredu, pontio, llywodraethu a chydymffurfiaeth, ar lefel strategol. Neilltuwyd £5m-£8m ar gyfer cymorth gan Lywodraeth Cymru er mwyn mynd i'r afael â'r materion sefydlu ychwanegol posibl hyn, a hynny ar gyfer rhyw 5 neu 6 awdurdod tybiedig i ddechrau (sy'n cynrychioli chwarter o'r awdurdodau lleol yng Nghymru), gyda swm tebyg i gynorthwyo'r awdurdodau sy'n weddill os byddant yn bwrw ati i fasnachfreinio (er mwyn adlewyrchu arbedion maint a phrofiad).
- 8.2.40 Gallai'r costau i awdurdodau lleol yn gysylltiedig â sefydlu masnachfaint unigol hefyd fod yn sylweddol, ond byddent yn dibynnu ar gyd-destun, maint a chwmpas y fasnachfaint. Wrth gyflwyno system fasnachfreinio am y tro cyntaf, byddai awdurdodau lleol yn mynd i gostau mewn perthynas ag amrywiaeth o brosesau er mwyn cadarnhau gwerth am arian masnachfreinio ac wrth baratoi i weithredu.
- 8.2.41 Bydd gan awdurdod lleol sy'n ystyried masnachfreinio nifer o opsiynau gweithredu i'w hystyried - megis a ddylid creu un fasnachfaint ar gyfer ardal gyfan neu fasnachfreinio grwpiau llai o wasanaethau, ac a ddylid amseru tendrau masnachfreinio fesul tipyn.
- 8.2.42 Byddai costau sefydlu masnachfaint bysiau yn amrywio'n sylweddol i awdurdodau lleol ledled Cymru, o ystyried yr ansicrwydd dan sylw. Er enghraifft, mae'r costau yn debygol o fod yn is yn rhai o'r awdurdodau lleol gwledig, lle mae cyfran sylweddol o wasanaethau bysiau eisoes wedi'u tendro a'u contractio drwy gontractau adran 63. Disgwylir i'r costau amrywio rhwng £500k a £1m mewn ardaloedd rhwydweithiau gwledig, £1m-£2m mewn ardaloedd rhwydweithiau trefol, a £2m-£5m ar gyfer rhwydweithiau masnachol cymhleth mewn ardaloedd trefol mawr, lle mae'n bosibl mai ychydig iawn o wasanaethau sydd wedi'u cymorthdal. Hefyd gellid gweld, ar ôl i rai masnachfreintiau cychwynnol gael eu cyflwyno'n llwyddiannus yng Nghymru, y bydd y gwersi yn fodd i leihau costau masnachfreinio awdurdodau lleol eraill yn gymesur yn y dyfodol.
- 8.2.43 Gellid cyflawni arbedion maint wrth fasnachfreinio, o ran costau, ond hefyd wrth ddatblygu cynlluniau sy'n nodi'r manteision ar draws ffiniau awdurdodau lleol. Er enghraifft, gall awdurdodau lleol benderfynu cyfuno adnoddau er mwyn masnachfreinio ar draws ardal fwy o faint, a allai sicrhau arbedion o ran adnoddau staff a gwaith ymgynghori/cymorth cyfreithiol.

- 8.2.44 Ar gyfer masnachfreintiau yn y dyfodol, gyda rhwydwaith bysiau wedi'i fasnachfreinio ac agweddau cytundebol a sefydliadol cysylltiedig eisoes ar waith, amcangyfrifir y bydd costau awdurdodau lleol hanner pen isaf costau rownd un, sef £250k mewn ardal wledig, £500k mewn ardal drefol, a £1m mewn ardal drefol fawr.
- 8.2.45 Y costau i weithredwyr am gystadlu/tendro am fasnachfreintiau fydd rhwng rhyw £250k, £500k ac £1m (ar gyfer rhwydweithiau gwledig, trefol a threfol mawr yn y drefn honno), gan dybio bod pedwar tendr yn dod i law.²¹ Bydd yn bwysig i awdurdodau lleol ddarparu gwybodaeth a data o ansawdd uchel ar berfformiad presennol bysiau (er enghraifft, cyflymder bysiau a'r defnydd ohonynt) i gynigwyr fel nad oes angen i ddarpar weithredwyr wario adnoddau ar ymchwilio i nodweddion rhwydwaith bysiau presennol nac ar ddatblygu eu cronfa ddata eu hunain.
- 8.2.46 At ddibenion yr AERh hwn, tybir y bydd senario masnachfreinio yn cynnwys sicrhau bod yr holl fysiau mewn fflyd leol yn cyrraedd safon gyffredin o ran y brandio a lefel ansawdd ofynnol. Amcangyfrifir ei bod hi'n costio £25k²² i uwchraddio bws un llawr unigol, sy'n cwmpasu'r gost o adnewyddu'r cerbyd a'i ailfrandio, gan gynnwys ailwampio seddi a lloriau, cynllun lliwiau, a gosod Wi-fi a 4G. Fodd bynnag, o ystyried bod gan rai bysiau'r nodweddion hyn yn barod, tybir mai cyfanswm y gost fesul bws yw £15k, ar gyfartaledd. At ddibenion gwneud cyfrifiadau, tybiwyd bod gan y rhwydwaith trefol mawr 225 o fysiau, bod gan y rhwydwaith trefol 90 o fysiau, a bod gan y rhwydwaith gwledig 65 o fysiau. Nodir cyfanswm nifer y bysiau yng Nghymru (2,150) yn adroddiad TAS²³ ar gyfer Llywodraeth Cymru. Mae Arup wedi dosrannu nifer y bysiau fesul y math o rwydwaith, ar sail pro-rata i ddechrau yn seiliedig ar gilomedrau bws ym mhob ardal awdurdod lleol (o gronfa ddata GIS o'r holl lwybrau bysiau) – gyda ffigur cyfartalog yn cael ei gyfrifo ar gyfer y tri math o ardal rwydwaith.
- 8.2.47 Nid ydym wedi cynnwys y costau sy'n gysylltiedig â chaffael fflyd gan dendrwr llwyddiannus (naill ai drwy brynu neu brydlesu cerbydau), oherwydd tybir bod costau o'r fath wedi'u cynnwys wrth amorteiddio costau 'cyfalaf' cerbydau yn y ffordd arferol yng nghostau gweithredol blynyddol fflyd bysiau; hynny yw, tybir y byddai'r 'fflyd wedi'i masnachfreinio' yr un oedran cyfartalog â'r fflyd bresennol. Gall awdurdod

²¹Mae'r costau amcangyfrifedig wedi'u nodi yn Atodiad 1.

²² Byddai adnewyddu bws deulawr yn costio £25k. Cyrchwyd yn: http://www.route-one.net/articles/Vehicles/Refurb_is_better_than_new

²³ <https://llyw.cymru/sites/default/files/publications/2017-08/trawsnewid-buddsoddiad-mewn-bysiau-yng-nghymru-fflyd-bysiau-cymru.pdf>

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

lleol ofyn am oedran cyfartalog is fel rhan o'i ofynion tendro – ond nid yw hyn yn ofynnol o dan y ddeddfwriaeth.

- 8.2.48 Nid ydym wedi cynnwys costau depos gweithredwyr bysiau wrth asesu'r costau masnachfreinio fel eitem ychwanegol, oherwydd bydd angen i weithredwyr gynnwys eu gorbenion mewn perthynas â depos yn y costau gweithredol (fel byddai'n wir nawr am weithredwyr presennol). Cydnabyddir y gallai costau depos ddylanwadu ar gostau cyffredinol gweithredwyr bysiau, ac y gall fod angen i newydd-ddyfodiaid sy'n ceisio ennill tendr masnachfreinio brynu depo, ac y bydd angen mynd i'r afael â'r trefniadau ar gyfer bod yn berchen ar ddepo (neu brydlesu un) yng nghynllun masnachfreinio'r awdurdod lleol.
- 8.2.49 Unwaith y cyflwynir contractau masnachfrait byddent yn cael eu haildendro ar adegau penodol – a byddai disgwyl i gontractau redeg am gyfnod o bump i ddeg mlynedd er mwyn sicrhau bod y rhwydwaith yn sefydlog a bod pris y contract cystal â phosibl (er y gall contractau cychwynnol yng Nghymru redeg am lai o amser, ond bod modd eu hystyngiadau). Ar gyfer yr AERh hwn tybir y byddai masnachfreintiau yn cael eu haildendro bob saith mlynedd ac mae costau tendro'r contractau masnachfreinio newydd yn debygol o fod yn llai nag ar gyfer y contract cychwynnol - gan y byddai'r broses gychwynnol o weithredu'r fasnachfrait wedi meithrin dealltwriaeth yr awdurdod lleol o'r nodweddion gweithredol, y costau a'r defnydd o'r rhwydwaith bysiau. Tybir y bydd costau gweithredwyr sy'n gwneud cais am yr ail fasnachfrait hanner cost pen isaf rownd un oherwydd bydd mwy o ddata yn cael eu rhoi i weithredwyr ar fanylion gweithredol (megis cyflymder bysiau) a bydd y tebygolrwydd o heriau adolygiad barnwrol yn is. Amcangyfrifir bod costau adnewyddu bysiau yn 75% o gost y cylch masnachfreinio cyntaf am y caiff rhai o fasnachfreintiau'r ail gylch eu hennill gan gwmnïau sydd eisoes yn dal masnachfreintiau.
- 8.2.50 Byddai awdurdodau lleol yn mynd i gostau parhaus yn gysylltiedig â masnachfreinio. Byddai angen iddynt fonitro perfformiad y gweithredwyr dros oes y contractau ac ymdrin â chwynion ac ati. Mae llawer o awdurdodau lleol eisoes yn cyflawni'r swyddogaethau hyn ar gyfer y gwasanaethau a gymorthdelir ganddynt. Fodd bynnag, mae'n debygol y bydd gofynion ychwanegol, yn enwedig os bydd y math o gontract a roddir yn newid o gontract cost net i un cost gros. Bydd y gofynion yn amrywio yn ôl cwmpas y fasnachfrait a chyfran y contractau adran 63 sydd eisoes yn cael eu rheoli gan yr awdurdod lleol. Amcangyfrifir y gallai'r costau gweinyddol fesul awdurdod lleol fod rhwng £50k a £225k y flwyddyn ar

gyfer yr adnoddau ychwanegol sydd eu hangen i fonitro perfformiad, rheoli contractau a chysoni cyfrifon

- 8.2.51 Os bydd cais gweithredwr am fasnachfaint yn aflwyddiannus ni fydd yn gallu rhedeg gwasanaethau yn y rhan honno o'r farchnad mwyach, a fyddai'n effeithio ar ei refeniw neu'n golygu, o bosibl, fod gweithredwr yn rhoi'r gorau i fasnachu. Byddai hefyd yn colli'r cyfle i adennill y costau o wneud cais am fasnachfaint. Fodd bynnag, yn debyg iawn i golli tendr ar gyfer contract adran 63 i redeg gwasanaeth bysiau a gymorthdelir, gallai redeg bysiau o hyd mewn ardaloedd eraill heb fasnachfreintiau a gwneud cais am fasnachfreintiau a chontractau adran 63 a gymorthdelir eraill.
- 8.2.52 At ddibenion modelu AERh, tybir bod y cilomedrau bysiau mewn rhwydwaith wedi'i fasnachfreinio yr un peth â'r rhwydwaith presennol – ond gan resymoli er mwyn mynd i'r afael â materion megis gormod o fysiau, lle mae dau weithredwr yn cystadlu ar yr un llwybr; a lle y ceir gormod o gapasiti, pan fo gweithredwr sydd â masnachfaint yn pryderu ynghylch y risg o gystadleuaeth ar lwybrau proffidiol ac yn amserlennu gormod o fysiau ar y llwybr hwnnw er mwyn atal cystadleuaeth. Hefyd, byddai disgwyl i rwydwaith wedi'i fasnachfreinio gydgysylltu gwasanaethau er mwyn gwella'r trefniadau i deithwyr drosglwyddo rhwng gwasanaethau, a sicrhau amseroedd cyson â digon o fwch rhwng gwasanaethau – sy'n sicrhau bod teithwyr yn cael gwasanaethau mwy dibynadwy ac na cheir tagfeydd o ran bysiau wrth safleoedd.
- 8.2.53 O ran gormod o fysiau a gormod o gapasiti, gwnaeth ymchwili y Comisiwn Cystadlu yn 2011 i gystadleurwydd y diwydiant bysiau ym Mhrydain Fawr²⁴ nifer o bwyntiau perthnasol, yn arbennig y canlynol:

“We found that 46% of routes, accounting for 63% of services in the reference area, do not face effective head-to-head competition. Only 3% of routes, accounting for 1% of weekly services, are likely to face effective head-to-head competition. For the remaining routes, a lack of flow-level information prevented us drawing firm conclusions on the extent to which they faced head-to-head competition. Nevertheless, the extent of overlap faced by these routes suggested that, at least in a substantial number of cases, a large proportion of passengers on these routes were unlikely to have a choice of operator” (page 10);

“the process of head-to-head competition, driven by an incentive to increase frequency, could in some circumstances lead to the creation of

²⁴ Y Comisiwn Cystadlu. *Local bus services market investigation: A report on the supply of local bus services in the UK (excluding Northern Ireland and London)*. Rhagfyr 2011.

excess capacity (i.e. more buses being run on the route than can attract sufficient revenue to cover costs). This may reduce the profitability of operators and result in their becoming loss-making. An operator will have an incentive to add services, and it will do so as long as the effect is to add more revenue than the increase in costs. Excess capacity can arise as the competing operators would each add extra services because individually these extra services can be timed so as to take revenue from the rival operator's services (by running shortly ahead of them) and scheduled to maintain or improve the individual operator's network advantages" (page 8-8).

- 8.2.54 Bydd enillydd y fasnachfaint yn mynd i gostau gweinyddol uwch am gyflwyno data i'r awdurdod lleol, ond tybir y caiff y costau uwch hyn eu gwrthbwyso gan yr arbedion effeithlonrwydd a wna am mai ef yw unig ddarparwr gwasanaethau yn ardal y fasnachfaint am hyd y contract.
- 8.2.55 O ran costau refeniw Llywodraeth Cymru, bydd cynnydd yn y defnydd o fysiau (gweler paragraff 8.2.59) yn golygu y bydd mwy o deithio rhatach a theithio gan bobl ifanc, a fyddai'n cynyddu costau Llywodraeth Cymru am gefnogi'r cynllun teithio rhatach a chynllun teithio FyNggherdynTeithio. Gallai Llywodraeth Cymru wynebu costau blynyddol ychwanegol o £35k y flwyddyn mewn ardaloedd gwledig, £95k mewn ardaloedd trefol a £570k mewn ardaloedd trefol mawr. Mae Tabl 3 yn crynhoi costau amcangyfrifedig masnachfreinio a nodwyd.

Tabl 4: Costau amcangyfrifedig masnachfreinio (£'000) ar gyfer ardal awdurdod lleol unigol

Math o sefydliad	Eitem Cost	Llywodraeth Cymru	Awdurdodau lleol	Gweithredwyr *	Defnyddwyr	Cyfanswm
Llywodraeth Cymru**	Llunio canllawiau Cymorth i Awdurdodau Lleol	1,000 *	-	-	-	14,000
	– dyweder 25% o awdurdodau	6,500	-	-	-	
	– gweddill yr awdurdodau	6,500	-	-	-	
	Cyfanswm costau cylchol y flwyddyn	700	400			
Rhwydwaith trefol mawr	Costau sefydlu	-	3,500	4,375	-	7,875
	Costau cylchol y flwyddyn	570	225	-	-	795
	Costau ailfasnachfreinio blwyddyn 7	-	1,000	3,030	-	4,030

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Rhwydwaith trefol	Costau sefydlu	-	1,500	1,850	-	3,350
	Costau cylchol y flwyddyn	95	125	-	-	220
	Costau ailfasnachfreinio blwyddyn 7	-	500	1,265	-	1,765
Rhwydwaith gwledig	Costau sefydlu	-	750	1,225	-	1,975
	Costau cylchol y flwyddyn	35	50	-	-	85
	Costau ailfasnachfreinio blwyddyn 7	-	250	855	-	1,105

Noder: Mae'r holl gostau a manteision yn enghreifftiol a byddant yn amrywio'n ymarferol yn seiliedig ar amodau lleol a faint o ardaloedd gwledig, trefol a threfol mawr sydd mewn Awdurdod Lleol. Datblygir achos busnes manwl cyn i awdurdod lleol ei weithredu.

* Mae costau sefydlu gweithredwyr yn cynnwys costau ailwampio bysiau ar ddechrau'r consesiwn.

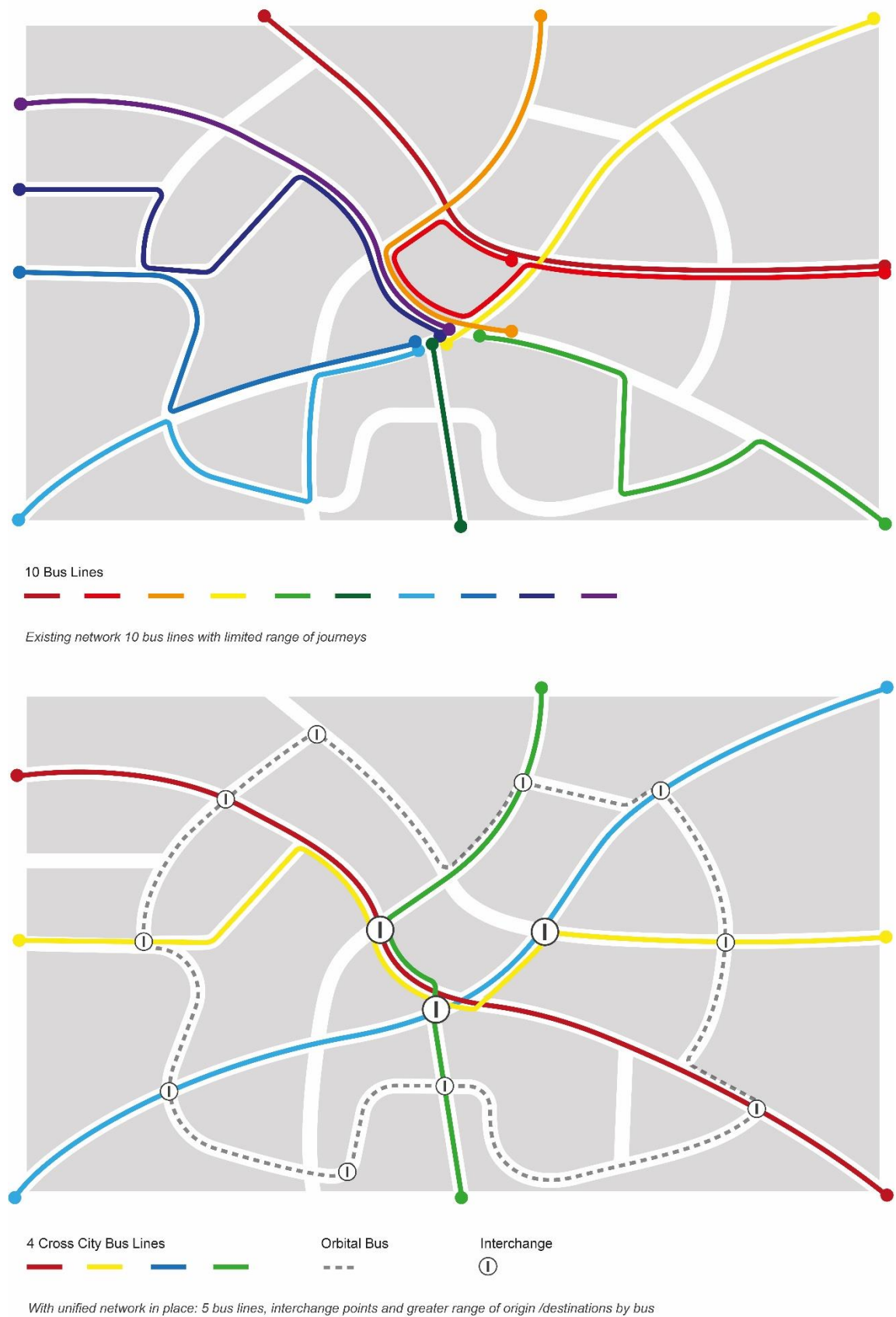
** Mae a wnelo costau Llywodraeth Cymru â chefnogi sawl awdurdod fel y nodir

Manteision opsiwn 3 – masnachfreinio

- 8.2.56 Prif fuddiolwyr masnachfreinio fyddai'r defnyddwyr, am ei bod yn bosibl y byddai masnachfreinio yn arwain at rwydwaith bysiau cyffredinol sefydlog sydd wedi'i gynllunio'n well lle mae gwasanaethau yn rhedeg mewn ffordd gydgyssylltiedig, gyda'r holl wasanaethau bysiau a dulliau teithio eraill, megis y rheilffyrdd, wedi'u hintegreiddio'n llawn. Yn ogystal â gwella ansawdd gwasanaethau, disgwylid i safonau masnachfreinio fynnu lefel fwy cyson o ran ansawdd cerbydau. At hynny, fel rhan o fasnachfaint (hyd yn oed os bydd sawl gweithredwr yn rhan o'r fasnachfaint) caiff trefniadau tocynnau eu symleiddio. Gydag, er enghraifft, fonysau priodol am y defnydd o fysiau yn y contract, byddai'r awdurdod lleol a gweithredwr y fasnachfaint hefyd yn gallu cydweithio er mwyn cynyddu'r defnydd o wasanaethau bysiau.
- 8.2.57 Un o brif ganlyniadau masnachfreinio fyddai creu rhwydwaith bysiau unedig mewn ardal. Rhydd Ffigur 1 enghraifft o rwydwaith unedig mewn ardal drefol, lle, yn hytrach na nifer o lwybrau bysiau rheiddiol masnachol ag amseroedd anghytbwys a ddarperir gan fwy nag un gweithredwr, rhesymolir y rhwydwaith i bum gwasanaeth ar draws y ddinas sydd ag amseroedd cyson, yn ogystal â llwybr orbitol sy'n cysylltu â'r gwasanaethau ar draws y ddinas. Byddai'r rhwydwaith hwn wedi'i resymoli yn cynnig ystod ehangach o gyrchfannau i deithwyr, drwy wella'r gallu i drosglwyddo'n hawdd rhwng gwasanaethau (â system docynnau integredig hefyd yn cefnogi'r trefniant hwn).

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Ffigur 1: Rhesymoli gwasanaethau bysiau er mwyn creu rhwydwaith unedig



- 8.2.58 Cafwyd effeithiau rhwydwaith unedig eu cysidro drwy ddefnyddio'r dull gweithredu a amlinellir yn Atodiad 2. Disgwylir i'r manteision i ddefnyddwyr gronni yn sgil y canlynol:
- amseroedd teithio gwell a mwy rhesymol ar gyfer siwrneiau lle mae angen trosglwyddo am fod gwell integreiddio a chydgyssylltu â llwybrau bysiau eraill a mathau o drafnidiaeth gyhoeddus;
 - galluogi teithwyr i deithio ar un neu fwy o wasanaethau yn y rhwydwaith lleol sydd wedi'i fasnachfreinio gan ddefnyddio un system docynnau integredig heb fod angen cynllunio eu siwrnai na phrynu tocyn penodol sy'n gymwys i sawl gweithredwr ymlaen llaw;
 - gwybodaeth well a haws ei deall i deithwyr o ganlyniad i rwydwaith syml o wasanaethau a gynlluniwyd.
- 8.2.59 Ar sail gwelliannau i agweddau ar y gwasanaeth bysiau a nodwyd uchod, amcangyfrifwyd cynnydd o hyd at 7% yn y defnydd o fysiau mewn ardaloedd trefol mawr, gyda llai o gynnydd cyfatebol, tua 1%-3%, mewn ardaloedd trefol ac ardaloedd gwledig (sy'n arwain at fanteision ariannol fel y dangosir yn Nhabl 4). Yn ymarferol, gallai cynigion masnachfreinio hefyd gynnwys buddsoddi mewn seilwaith a cherbydau, er enghraifft, ac felly targedig mwy o gynnydd mewn defnydd.
- 8.2.60 Byddai mwy o fanteision hefyd yn cronni petai mwy o bobl yn teithio ar fysiau:
- manteision o ran iechyd a llesiant sy'n deillio o deithwyr ychwanegol yn cerdded i ddal y bws;
 - dylai allyriadau carbon net fod yn is am fod rhai teithwyr yn rhoi'r gorau i ddefnyddio'r car;
 - dylai ansawdd aer ar brif goridorau ffyrdd hefyd wella os bydd rhai pobl sy'n defnyddio ceir yn newid i ddefnyddio'r bws.
- 8.2.61 Yn seiliedig ar brofiad rhyngwladol, yn dibynnu ar strwythur y contractau masnachfaint, gall contractau â chymhelliant (er enghraifft, cost net neu drefniadau bonws mewn contractau cost gros) gynnig cyfleoedd i weithredwyr rannu manteision defnydd cynyddol o wasanaethau bysiau, a chyflwyno cymhellion eraill i weithredwyr gynyddu nifer y teithwyr ac felly eu helw. Rhagwelir y byddai trefniadau cytundebol yn darparu ar gyfer cynnal adolygiadau blynyddol o berfformiad a newid llwybrau ac amllderau o fewn paramedrau diffiniedig, a fyddai'n rhoi cyfleoedd i weithredwyr masnachfaint ddatblygu gwelliannau i rwydweithiau er mwyn denu mwy o deithwyr.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- 8.2.62 Ar hyn o bryd, mae gan lawer o ardaloedd awdurdod lleol gymysgedd o llwybrau masnachol a chymdeithasol angenrheidiol a gymorthdelir. Mewn rhai achosion, bydd gweithredwyr yn rhedeg gwasanaethau heb gymhorthdal uniongyrchol ar eu llwybrau masnachol, ac mewn achosion eraill bydd gweithredwyr yn derbyn cymhorthdal dan gontract (gan awdurdodau lleol) am redeg llwybrau sydd eu hangen yn gymdeithasol. Y dybiaeth at ddibenion yr AERh hwn yw y byddai'r cilomedrau bysiau mewn rhwydwaith presennol yn cael eu cynnal, ond gyda'r holl wasanaethau yn cael eu rhesymoli'n rhwydwaith unedig a chydgyssylltiedig a ddylai ganiatáu ar gyfer rhai gwasanaethau ychwanegol (er enghraifft, drwy ailbennu llwybrau gwasanaethau sy'n cystadlu â'i gilydd ar goridor craidd er mwyn creu gwasanaeth orbitol amllder uwch a fyddai'n gweithredu fel prif wasanaeth bwydo, neu drwy redeg gwasanaethau bwydo gwledig i mewn i brif wasanaethau trefol) a thrwy hynny ehangu cwmipas siwrneiau bws posibl.
- 8.2.63 Mewn senario rhwydwaith tebyg at ei debyg, tybir na fydd costau gweithredol gweithredwyr yn newid os cyflwynir masnachfaint. Yn ymarferol, gall yr awdurdod masnachfreinio geisio amrywio siâp a gweithrediad y rhwydwaith – er enghraifft bob blwyddyn gellid cynnal adolygiad o'r rhwydwaith gan roi cyfleoedd i'r rhanddeiliaid leisio barn. Gan nad yw hyn yn ofynnol, nid amcangyfrifwyd costau ar gyfer adolygiadau o'r fath fel rhan o'r ymarfer hwn.
- 8.2.64 Byddai manteision i weithredwyr masnachfaint bysiau yn deillio o'r sicrwydd a'r sefydlogrwydd y mae masnachfreinio yn eu rhoi a fydd yn galluogi gweithredwr i ddatblygu hyfforddiant gwell i'w gyflogeion a gwella'r cyfleoedd a roddir iddynt gamu ymlaen yn eu gyrfa – er enghraifft, byddai modd i yrwyr drosglwyddo rhwng enillwyr masnachfaint petai'r fasnachfaint yn destun aildendro.
- 8.2.65 Byddai masnachfreinio yn rhoi mwy o reolaeth i awdurdodau lleol dros y rhwydwaith bysiau a'r gwasanaethau i'w darparu, a byddai'n esgor ar gyfleoedd croes-gymorthdal. Er enghraifft, gellid cynllunio llwybrau bysiau a'u cydgysylltu er mwyn gwneud siwrneiau yn fwy cyfleus i gyfleusterau gofal iechyd neu ysgolion sy'n sicrhau arbedion maint, a gall leihau'r angen am wasanaethau pwrpasol.
- 8.2.66 Byddai hefyd modd i awdurdodau lleol sicrhau bod y rhwydwaith bysiau yn cael ei integreiddio â'r rhwydweithiau rheilffyrdd lleol a chenedlaethol yng Nghymru, er enghraifft, drwy redeg gwasanaethau bwydo sy'n cyfateb i amserlenni rheilffyrdd, gan felly leihau'r angen i redeg gwasanaethau

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

bysiau ar y cyd â gwasanaethau rheilffyrdd sy'n digwydd mewn rhai rhannau o Gymru.

8.2.67 Byddai rheolaeth awdurdodau lleol dros wasanaethau bysiau a ddarperir hefyd yn darparu ar gyfer sicrhau gwell cysondeb â phrosesau ar gyfer cyflawni blaenoriaethau polisi allweddol – megis lleihau'r defnydd o geir a'r allyriadau carbon a gronynnau cysylltiedig, sicrhau bod gwasanaethau allweddol yn fwy hygyrch, sicrhau cymaint o gynhwysiant cymdeithasol â phosibl, a gwella mynediad i gyflogaeth.

8.2.68 Mae Tabl 4 yn crynhoi'r manteision ariannol amcangyfrifedig ar gyfer masnachfreinio.

Tabl 5: Manteision amcangyfrifedig masnachfreinio (£'000) ar gyfer ardal awdurdod lleol unigol

Math o sefydliad	Eitem manteision	Llywodraeth Cymru	Awdurdodau lleol	Gweithredwyr	Defnyddwyr*	Cyfanswm
Rhwydwaith trefol mawr	Effeithiau ariannol y flwyddyn	-	735	2,205	-	2,940
	Effeithiau economaidd y flwyddyn	-	-	-	7,110	7,110
Rhwydwaith trefol	Effeithiau ariannol y flwyddyn	-	105	315	-	420
	Effeithiau economaidd y flwyddyn	-	-	-	1,655	1,655
Rhwydwaith gwledig	Effeithiau ariannol y flwyddyn	-	45	135	-	180
	Effeithiau economaidd y flwyddyn	-	-	-	475	475

Noder: Mae'r holl gostau a manteision yn enghreifftiol a byddant yn amrywio'n ymarferol yn seiliedig ar amodau lleol a faint o ardaloedd gwledig, trefol a threfol mawr sydd mewn awdurdod lleol. Datblygir achos busnes manwl cyn i awdurdod lleol ei weithredu. * Mae manteision defnyddwyr yn seiliedig ar arbedion Amser Teithio Cyffredinoledig (ATC) ariannol ac nid ydynt yn rhai arian parod.

Crynodeb o gostau a manteision opsiwn 3 – masnachfreinio

8.2.69 Mae'r gwaith o fodelu effaith masnachfreinio o ran costau a manteision yn dynodi y byddai'r manteision economaidd cyffredinol yn gorbwyso'r costau. Y prif fuddiolwyr fydd defnyddwyr bysiau, a hefyd enillwyr y

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

fasnachfaint y dylai eu hincymau orbwyso costau gwneud cais ac ailwampio bysiau.

- 8.2.70 Fel yr amlinellwyd eisoes, nid yw costau posibl buddsoddi mewn seilwaith bysiau wedi'u cynnwys yn yr effeithiau mesuredig am nad yw buddsoddiad o'r fath yn un o ofynion masnachfreinio. Fodd bynnag, o dan rai amgylchiadau efallai y bydd yn briodol neu'n ddymunol i awdurdod lleol fuddsoddi mewn seilwaith bysiau fel rhan o drefniant masnachfreinio. Mae'r enghraifft ganlynol yn rhoi rhyw syniad o'r hyn y gallai awdurdod lleol ei gynnig:

Ar gyfer awdurdod lleol â thref farchnad brysur a phentrefi oddi amgylch, mae'n bosibl, yn ogystal â mesurau polisi ychwanegol o blaid bysiau, y bydd masnachfaint yn golygu y bydd angen uwchraddio 25% o'r safleoedd bysiau yn raddol am gost o tua £500k, a thua £2.4m ar fesurau blaenoriaethu bysiau sy'n cynnwys mesurau rheoli traffig y bwriedir iddynt gyflymu amseroedd teithio mewn mannau lle y ceir tagfeydd. Mae hyn yn debyg i'r mesurau ar gyfer CPC, er ei bod yn debygol y bydd lleoliad safleoedd bysiau a mesurau blaenoriaethu bysiau yn wahanol wrth i fasnachfaint ddatblygu llwybrau newydd. Am ei fod yn rheoli llwybrau bysiau, mae'n bosibl y bydd yr awdurdod lleol hefyd yn gallu dargyfeirio bysiau i lwybrau penodol er mwyn osgoi tagfeydd traffig ychwanegol ar rai ffyrdd ac wedyn cyflwyno mesurau blaenoriaethu bysiau ar ffyrdd eraill.

Yn ogystal â'r costau hyn, os caiff llwybrau eu newid yn sylweddol gyda mwy o gyfnewidfeydd mae'n bosibl y bydd angen buddsoddi mewn rhai canolfannau cyfnewid dan do mwy o faint. Gallai hyn gostio swm ychwanegol o £700k, ynghyd â gwell systemau ar gyfer darparu gwybodaeth am deithio am gost ychwanegol o £75k. Rhagwelir y byddai'r canolfannau bysiau hyn yn nifer o safleoedd dan do ar dir priffordd presennol, yn hytrach nag yn safleoedd oddi ar y ffordd sydd angen gwaith alinio priffordd.

Byddai buddsoddiadau o'r fath yn dod â manteision ychwanegol i'r rhai a fodelwyd, drwy amseroedd teithio byrrach a'r 'gwerth' canfyddedig i ddefnyddwyr sy'n deillio o'r ffaith y gallant aros wrth arosfannau bysiau o ansawdd uwch, newid bysiau'n haws a chael gwybodaeth well am union leoliadau bysiau gyda byrddau arddangos hawdd eu darllen.

Costau opsiwn 4 – gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol

- 8.2.71 Pe bai awdurdod lleol yn penderfynu cyflwyno cynigion ar gyfer rhedeg eu gwasanaethau bysiau eu hunain, boed hynny yn uniongyrchol yn fewnol neu drwy gwmni wedi'i reoli gan yr awdurdod lleol, câi'r penderfyniad i fwrw ymlaen ei lywio gan asesiad manwl o'r goblygiadau, a fyddai'n cynnwys asesiad ariannol a dadansoddiad cost a budd llawn. Yn arbennig, byddai angen i awdurdodau gyfiawnhau pam eu bod am redeg eu gwasanaethau bysiau eu hunain. Er enghraifft, mewn ymateb i sefyllfa bresennol lle mae'r gystadleuaeth mor wael fel na chaiff tendrau ar gyfer gwasanaethau adran 63 eu priso'n gystadleuol, neu fel na ddaw unrhyw dendrau i law, ac y byddai fflyd awdurdod lleol fechan yn fodd i lenwi'r bylchau mewn gwasanaethau.
- 8.2.72 Byddai costau sefydlu i Lywodraeth Cymru yn gysylltiedig â llunio canllawiau ar y darpariaethau deddfwriaethol sy'n ymwneud â gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol. Amcangyfrifir y byddai cost refeniw llunio canllawiau oddeutu £300k. Eir i'r gost hon ym mlynnyddoedd ariannol 2021-2022 a 2022-2023
- 8.2.73 Byddai costau sefydlu i awdurdodau lleol am y byddai angen iddynt ddatblygu achos busnes ac yna, gaffael depos a cherbydau. Amcangyfrifir y bydd y costau ychwanegol rhwng £100k a £200k ar gyfer yr achos busnes a'r prosesau sefydliadol/trefniadol.
- 8.2.74 Byddai angen i'r awdurdod lleol brynu a gweithredu depo bws. Byddai'r gost hon yn amrywio'n fawr yn dibynnu ar faint y gweithrediad sydd i'w sefydlu. Tybir, ar gyfartaledd, y gall awdurdod lleol redeg 15 o fysiau (er enghraifft, mewn ardaloedd gwledig a all dderbyn prisiau tendro gwael). Tybir cost depo newydd o £1.2m, yn seiliedig ar gostau pro-rata a amlinellir ym memorandum ariannol y Bil Trafnidiaeth (yr Alban)²⁵ sy'n cyfeirio at adroddiad gan reolwr-gyfarwyddwr Nottingham City Transport Ltd, a edrychodd ar gost amcangyfrifedig sefydlu gweithrediad bysiau trefol damcaniaethol. Mae'r memorandum yn egluro:

“The Cost of Municipal Bus Operation study assumes the bus company is situated in a town with a population of 140,000-150,000 (similar in size to Dundee) and that the company is required to purchase and build all infrastructure (including depots) and all vehicles. It assumes a fleet size of 112 vehicles, mainly double-deckers, running a typical urban 24 hour,

²⁵ Cyrchwyd yn:

[https://www.parliament.scot/S5_Bills/Transport%20\(Scotland\)%20Bill/SPBill33FMS052018.pdf](https://www.parliament.scot/S5_Bills/Transport%20(Scotland)%20Bill/SPBill33FMS052018.pdf)

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

seven days a week all-year service with a 10-minute peak time service frequency. The hypothetical costs are broken down as shown in the table below. These costs are based on a relatively sizeable operation, likely to go well beyond that required to meet an unmet transport requirement. Nevertheless, they do give indicative unit costs which could be scaled down depending on the extent of the operations.”

Costau – Costau Sefydlu Cyfalaf (untro)	Swm (£miliwn)
<i>Tir</i>	<i>1.2</i>
<i>Adeiladau (e.e. depo)</i>	<i>4</i>
<i>Seilwaith a chyfarpar cysylltiedig</i>	<i>1</i>
<i>Cerbydau</i>	<i>28.5</i>
<i>Cymorth system</i>	<i>3</i>
Cyfanswm y costau cyfalaf	37.7
Costau – Gweithredol (blynyddol cylchol)	17.5

- 8.2.75 Yn seiliedig ar adborth rhanddeiliaid, bydd angen adnodd hyfforddi/recrwtio er mwyn gweithredu fflyd bysiau awdurdod lleol yn llwyddiannus. Felly, tybir cost untro o £50k fesul awdurdod lleol am hyfforddiant a recrwtio.
- 8.2.76 Pe bai awdurdod lleol yn penderfynu mai ei opsiwn gorau ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau yn yr ardal oedd rhedeg gwasanaethau yn uniongyrchol, gallai brynu bysiau neu eu rhentu ar brydles a chyflogi gyrwyr i weithredu'r llwybrau. Tybiwyd cost weithredu flynyddol o £133k fesul bws (yn cynnwys gyrwyr, tanwydd, costau prydlesu a staff rheoli /

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

depo a gorbenion) – sy'n gost ystod is ar gyfer gwasanaethau a gefnogir a gwasanaethau amllder isel.

- 8.2.77 At ddibenion modelu, tybiwyd y bydd y sector gweithredwyr bysiau presennol yn gwneud rhywfaint o golled cyffredinol o ran refeniw yn sgil colli busnes os bydd awdurdod lleol yn penderfynu rhedeg gweithrediadau ei hun. Os yw costau gweithredu gweithredwr yn £125k heb ychwanegu elw, a phe bai'r gweithredwr presennol yn gwneud elw gweithredu o 6% (yn seiliedig ar lefelau elw cyfartalog presennol yng Nghymru), a phe bai awdurdod lleol yn cyflwyno ei fflyd ei hun o 15 o gerbydau byddai hyn yn cyfateb i elw o £113k a gollwyd²⁶.
- 8.2.78 Ar hyn o bryd, am mai dim ond ar gyfer y flwyddyn gyfredol y gwyddys yn aml fod cyllid ar gael, fel arfer mae awdurdodau lleol ond yn llunio contractau un neu ddwy flynedd i redeg gwasanaethau bysiau a gymorthdelir. Mae'r aildendro mynych yn creu ansicrwydd ymhlith gweithredwyr bysiau sy'n ei gwneud yn anodd, mewn rhai achosion, recriwtio a chadw staff.
- 8.2.79 Efallai y bydd awdurdodau lleol yn gallu cynnig rolau mwy sefydlog a thymor hwy mwy deniadol i yrwyr bysiau, gan felly ei gwneud hi'n haws denu a chadw staff. At ddibenion modelu, tybiwyd y byddai cyflogau a gorbenion staff bysiau awdurdodau lleol ychydig yn fwy nag ar gyfer gweithredwyr masnachol (y £133k uchod), ond y byddai hyn yn cael ei wrthbwysu gan y ffaith na fyddai angen cynnal lefel o elw mwyach – felly byddai cost gyffredinol gweithredu bysiau awdurdodau lleol yn debyg i'r gost ar gyfer gweithredwyr bysiau masnachol sy'n gwneud elw o 6%.
- 8.2.80 Mae Tabl 5 yn crynhoi'r costau amcangyfrifedig ar gyfer awdurdodau lleol yn rhedeg gwasanaethau bysiau'n uniongyrchol (a rhoddir rhagor o fanylion yn Atodiad 1), gyda'r costau sefydlu i awdurdodau lleol gan gynnwys y gwaith achos busnes, costau depos, a gyda'r costau gweithredol yn cynnwys cost 15 o gerbydau bysiau.

Tabl 6: Costau amcangyfrifedig gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol (£'000) ar gyfer awdurdod lleol unigol

²⁶ Os bydd y costau gweithredu tua £1.9m fesul awdurdod lleol, byddai elw gweithredu o 6% yn cyfateb i £113k. Nodir y lefel o 6% yn ystadegau'r Adran Drafnidiaeth ar gyfer Cymru sydd ar gael yn https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/774590/bus0401.ods a https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/774593/bus0406.ods

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Math o sefydliad	Eitem Cost	Llywodraeth Cymru	Awdurdodau lleol	Gweithredwyr *	Defnyddwyr	Cyfanswm
Llywodraeth Cymru**	Llunio canllawiau	300	-	-	-	300
Rhwydwaith trefol mawr	Costau sefydlu	-	1,450	-	-	1,450
	Costau cylchol y flwyddyn	-	1,990	115	-	2,105
Rhwydwaith trefol	Costau sefydlu	-	1,400	-	-	1,400
	Costau cylchol y flwyddyn	-	1,990	115	-	2,105
Rhwydwaith gwledig	Costau sefydlu	-	1,350	-	-	1,350
	Costau cylchol y flwyddyn	-	1,990	115	-	2,105

Noder: Mae'r holl gostau a manteision yn enghreifftiol a byddant yn amrywio'n ymarferol yn seiliedig ar amodau lleol. Datblygir achos busnes manwl cyn i awdurdod lleol ei weithredu. * Tybir y bydd gweithredwyr masnachol yn colli eu helw presennol. ** Mae a wnelo costau Llywodraeth Cymru â rhoi arweiniad i sawl awdurdod

Costau opsiwn 4 – gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol

- 8.2.81 Yn seiliedig ar y tybiaethau a wnaed, dylai cyfanswm incwm yr awdurdod lleol o docynnau a thocynnau teithio rhatach fod yr un peth ag ar gyfer y gwasanaethau presennol a dendrwyd ac a gefnogir.
- 8.2.82 O ystyried mai un o'r amgylchiadau lle mae awdurdodau lleol yn debygol o ystyried rhedeg gwasanaethau yn uniongyrchol yw os nad yw prisiau tendro yn gystadleuol neu os na cheir unrhyw geisiadau i redeg gwasanaethau, gallai fod mantais ariannol net i'r awdurdod lleol, er enghraifft, drwy weithredu gwasanaethau am lai o arian na phrisiau tendro gweithredwyr preifat. Fodd bynnag, at ddibenion y cyfnod arfarnu o 15 mlynedd yn yr adroddiad hwn, tybir nad oes unrhyw arbediad ariannol net ar gostau gweithredol gan y byddai gweithrediad bysiau cychwynnol awdurdod lleol yn seiliedig ar redeg y gwasanaethau a dendrwyd yn flaenorol, ond gyda sail ariannol hirdymor fwy cadarn gydag awdurdodau lleol yn gweithredu'r fflyd fach yn uniongyrchol. Am yr un rheswm, tybir mai mân fanteision fydd i ddefnyddwyr ac nid ydynt yn hysbys ar hyn o bryd.
- 8.2.83 Mae Tabl 7 yn crynhoi effeithiau ariannol amcangyfrifedig bysiau a weithredir gan awdurdodau lleol – gyda thybiaeth gyffredinol y bydd refeniw cyffredinol yn cyfateb i gostau ar y cyfan (gan gynnwys refeniw o

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau ac ad-dalu tocynnau teithio rhatach). Pe na bai disgwyl i referniw gyfateb i gostau, mae'n amlwg na wneid penderfyniad i barhau fwy na thebyg.

Tabl 7: Manteision amcangyfrifedig gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol (ar gyfer un awdurdod lleol)

Math o sefydliad	Eitem manteision	Llywodraeth Cymru	Awdurdodau lleol	Gweithredwyr	Defnyddwyr	Cyfanswm
Rhwydwaith trefol mawr	Effeithiau ariannol y flwyddyn	-	1,990	-	-	1,990
	Effeithiau economaidd y flwyddyn	-	-	-	-	-
Rhwydwaith trefol	Effeithiau ariannol y flwyddyn	-	1,990	-	-	1,990
	Effeithiau economaidd y flwyddyn	-	-	-	-	-
Rhwydwaith gwledig	Effeithiau ariannol y flwyddyn	-	1,990	-	-	1,990
	Effeithiau economaidd y flwyddyn	-	-	-	-	-

Noder: Mae'r holl gostau a manteision yn enghreifftiol a byddant yn amrywio'n ymarferol yn seiliedig ar amodau lleol. Datblygir achos busnes manwl cyn i awdurdod lleol ei weithredu.

Crynodeb o gostau a manteision opsiwn 4 – gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol

- 8.2.84 Dengys y gwaith o fodelu effaith cost a manteision gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol, gan dybio nad oes unrhyw newid i niferoedd teithwyr, mai cost depo bws newydd yw'r brif eitem o ran cost na fydd o reidrwydd yn cael ei gwrthbwyso gan enillion referniw. Fodd bynnag, nid yw hyn yn golygu na fydd achosion lle y gallai gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol gyflwyno achos busnes cadarn – megis lle bydd gan yr awdurdod lleol ddepo yn barod, lle mae lefelau isel o gystadleuaeth am gontractau adran 63 wedi arwain at gostau tendr cynyddol, neu lle gellir cyflawni arbedion maint ar y cyd â gweithredu rhai gwasanaethau ysgolion hefyd.

Costau a manteision opsiwn 5 – cyfuno opsiynau 2 – 4

- 8.2.85 O dan opsiwn 5, sef yr opsiwn a ffefrir, byddai gan awdurdodau lleol y pwerau i roi partneriaethau ar waith heb fod angen buddsoddi mewn gwelliannau i seilwaith drwy CPCau, neu gallent ddewis masnachfreinio

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

eu rhwydwaith bysiau (neu rannau o'r rhwydwaith), neu gallent ddewis rhedeg gwasanaethau yn uniongyrchol.

- 8.2.86 Byddai'r adnoddau y byddai eu hangen, neu'r adnoddau y gall awdurdod lleol ddewis eu defnyddio, yn dibynnu ar yr heriau gwahanol, er enghraifft, a yw'r gwasanaethau mewn ardal wledig neu ardal drefol, ac a oedd y rhwydwaith bysiau yn mynd i'r afael ag anghenion dalgylch a defnydd. Efallai y bydd rhai awdurdodau lleol mewn sefyllfa i ystyried defnyddio masnachfreinio fel opsiwn ar gyfer diwallu anghenion trafnidiaeth lleol ac yn meddu ar yr adnoddau i wneud hynny, tra byddai'n well gan awdurdodau lleol eraill, o bosibl, geisio gwella gwasanaethau drwy weithio mewn partneriaeth yn well. Ni fwriedir i Lywodraeth Cymru nodi sut y dylai awdurdodau lleol sicrhau y darperir gwasanaethau bysiau yn eu hardal, yn hytrach y nod yw darparu amrywiaeth o ddulliau sy'n rhoi hyblygrwydd iddynt ddylanwadu ar wasanaethau yn y ffordd orau sy'n diwallu eu hanghenion lleol ac sy'n cyd-fynd â'u galluedd a'u hadnoddau.
- 8.2.87 Byddai cael hyblygrwydd mewn perthynas â dylanwadu ar wasanaethau bysiau neu eu rheoli'n well yn cyfrannu at gyflawni blaenoriaethau awdurdodau lleol i ddarparu ac integreiddio gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus, cynyddu'r defnydd o wasanaethau bysiau, lleihau'r defnydd o geir ac allyriadau carbon a gwella ansawdd aer.
- 8.2.88 Mae'r rhagamcanion o ran yr hyn a all ddigwydd i'r defnydd o fysiau ar gyfer opsiynau deddfwriaethol fel a ganlyn, ond yn amlwg bydd angen eu hamcangyfrif fesul achos yn dibynnu ar ddynnameg benodol y farchnad fysiau yn yr ardal dan sylw:
- CPCau – Byddai'r cynnydd mewn defnydd yn gymharol gyfyngedig, sef llai nag 1% am CPC – ond yn seiliedig ar yr asesiad hwn yn unig, ystod gyfyngedig o fesurau megis cydgysylltu rhai gwasanaethau, a byddai'r manteision yn debygol o wrthbwysu'r costau. Er mwyn cynyddu defnydd ac felly referniw byddai angen darbwylo gweithredwyr i gytuno i sefydlu CPC drwy sicrhau peth ymrwymiad gan awdurdodau lleol i agweddau megis gorfodi parcio, buddsoddi mewn seilwaith, neu ddatrysiadau eraill yn seiliedig ar bolisi er mwyn rhoi hwb i'r defnydd o fysiau.
 - Masnachfreinio – Amcangyfrifir y gwelir cynnydd o hyd at 7% mewn defnydd mewn ardal drefol fawr (ac 1-2% mewn ardal drefol ac ardal wledig) ac amcangyfrifir y bydd y manteision cysylltiedig i ddefnyddwyr ac o ran referniw yn fwy na'r costau – yn seiliedig ar ystod gyfyngedig o fesurau yn unig, gan gynnwys rhwydweithiau

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

wedi'u rhesymoli i gynnig mwy o gyfleoedd i deithio ar fws, cydgysylltu gwasanaethau yn well, system docynnau integredig, gwell gwybodaeth a brandio o ran y rhwydwaith. Byddai angen i bob rhwydwaith oedd yn cael ei ystyried gael ymchwiliadau achos busnes manwl er mwyn cadarnhau bod masnachfreinio yn ffordd ymlaen resymol yn ariannol ac yn economaidd – a byddai disgwyl ystyried buddsoddi arall wrth ddilyn y trywydd cyffredinol (e.e. seilwaith bysiau ar y stryd) er mwyn cynyddu'r defnydd o fysiau.

- Gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol – Ni thybiwyd y bydd cynnydd mewn defnydd ar gyfer yr opsiwn hwn, a gall costau uned awdurdod lleol cyffredinol uwch ar gyfer staff awdurdod lleol wrthbwysu elw nodweddiadol gweithredwyr. Fodd bynnag, gall fod achosion penodol lle mae dynameg y farchnad leol yn golygu y gallai gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol fod yn hyfyw, yn arbennig lle nad yw awdurdodau lleol yn cael cynigion contract adran 63 hyfyw, neu lle mae lefelau isel o gystadleuaeth am gontractau adran 63 wedi arwain at brisiau tendr cynyddol.

8.2.89 At ddibenion modelu, tybiwyd y bydd 25% o awdurdodau lleol yn mabwysiadu CPCau, y bydd 25% yn creu masnachfreintiau, y bydd 25% yn darparu 15 o fysiau awdurdod lleol ac na fydd y 25% sy'n weddill yn gwneud unrhyw newidiadau i systemau presennol.

8.2.90 Ceir crynodeb o gostau a manteision rhwydweithiau trefol mawr, trefol a gwledig ar sail pro-rata ledled Cymru yn Nhabl 7 a Thabl 8 yn y drefn honno.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Tabl 8: Crynodeb o Gostau Gostyngol ar gyfer Gweithredu'r Opsiwn a Ffebrir 2021/22 – 2035/36 (£m)

Math o sefydliad	Eitem Cost	Llywodraeth Cymru	Awdurdodau lleol	Gweithredw yr	Defnyddwyr	Cyfanswm
Llywodraeth Cymru	Llunio canllawiau	£0.7m	£1.0m	£1.0m	-	£2.6m
CPC (25% o awdurdodau lleol)	Costau sefydlu a chostau cylchol	£12.1m	£13.4m	£12.7m	-	£38.3m
Masnachfreinio (25% o awdurdodau lleol)	Costau sefydlu a chostau cylchol	£0.27m	£86.1m	£4.5m	-	£90.9m
Gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol (25% o awdurdodau lleol)	Costau sefydlu a chostau cylchol	£0.7m	£1.0m	£1.0m	-	£2.6m
Cyfanswm costau		£13.1 m	£100.6 m	£18.2 m	-	£131.9 m

Noder: Mae'r holl gostau a manteision yn enghreifftiol a byddant yn amrywio'n ymarferol yn seiliedig ar amodau lleol. Datblygir achos busnes manwl cyn i awdurdod lleol ei weithredu.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Tabl 9: Crynodeb o Fanteision Gostyngol ar gyfer Gweithredu'r Opsiwn a Ffebrir 2021/22 – 2035/36 (£m)

Math o sefydliad	Eitem Cost	Llywodraeth	Awdurdodau lleol	Gweithredwyr	Defnyddwyr*	Cyfanswm
CPC (25% o awdurdodau lleol)	Manteision economaidd ac ariannol	-	-	£1.5m	£12.9m	£14.4m
Masnachfreinio (25% o awdurdodau lleol)	Manteision economaidd ac ariannol	-	£2.1m	£11.0m	£75.0m	£88.1m
Gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol (25% o awdurdodau lleol)	Manteision economaidd ac ariannol	-	£80.1m	-	-	£80.1m
Cyfanswm y manteision		-	£82.3m	£12.5m	£87.9m	£182.7m

Noder: Mae'r holl gostau a manteision yn enghreifftiol a byddant yn amrywio'n ymarferol yn seiliedig ar amodau lleol. Datblygir achos busnes manwl cyn i awdurdod lleol ei weithredu. * Mae manteision defnyddwyr yn seiliedig ar arbedion Amser Teithio Cyffredinol (ATC) ariannol ac nid ydynt yn rhai arian parod

8.2.91 Dengys Tabl 9 ddadansoddiad manwl o gostau a manteision gostyngol y tri opsiwn, yn seiliedig ar y dybiaeth y bydd 25% o awdurdodau lleol yn mabwysiadu CPCau, y bydd 25% yn creu masnachfreintiau, y bydd 25% yn darparu 15 o fysiau awdurdod lleol, ac na fydd y 25% sy'n weddill yn gwneud unrhyw newidiadau i'r systemau presennol. Mae Atodiad 3 hefyd yn cynnwys dadansoddiad manwl o gostau a manteision CPC, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol, gan ddangos yr allbynnau canlynol:

- gwerthoedd senario lle mae pob awdurdod lleol yng Nghymru yn dewis y mesur hwn (nad yw'n ganlyniad a ddisgwyllir);
- gwerthoedd a ddangosir lle tybir y bydd 25% o'r awdurdodau lleol yng Nghymru yn dewis y tri mesur (CPC, masnachfreinio neu

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

wasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol) sy'n senario tybiannol at ddibenion enghreifftiol;

- gwerthoedd y canlyniadau ariannol (h.y. arian parod) yn unig, sydd felly'n hepgor manteision economaidd ehangach i ddefnyddwyr bysiau;
- gwerthoedd effeithiau ariannol (h.y. arian parod) ar y sector gweithredwyr bysiau, nad ydynt yn cynnwys costau a manteision i Lywodraeth Cymru nac awdurdodau lleol, na manteision economaidd ehangach i ddefnyddwyr bysiau.

8.2.92 Yn seiliedig ar y wybodaeth yn Nhabl 9 (ac Atodiad 3), crynhoir y casgliadau o ran y costau a manteision amcangyfrifedig isod:

- mae'r GPN cyffredinol yn gadarnhaol (£50.8m), gyda'r manteision economaidd i deithwyr a mwy o refeniw teithwyr (£182.6m) yn fwy na'r costau (£131.9m). Disgwylir i nifer y teithwyr gynyddu o ganlyniad i weithredu'r mesurau gan awdurdodau lleol. Mae'r dull gweithredu ceidwadol a fabwysiedir yn yr AERh hwn, lle dim ond manteision mesurau sy'n uniongyrchol gysylltiedig â'r opsiynau deddfwriaethol a gaiff eu cynnwys yn awgrymu cynnydd cymharol gymedrol mewn teithwyr (hyd at 7% ar gyfer rhwydweithiau wedi'u masnachfreinio a llai am fesurau CPC). Pwysleisir, fodd bynnag, yn ymarferol, ei bod yn bosibl y byddai gweithredu'r mesurau deddfwriaethol gan awdurdodau lleol hefyd yn cynnwys amrywiaeth o fuddsoddiadau ategol mewn seilwaith trafnidiaeth, neu fesurau polisi (megis argaeledd llefydd parcio neu daliadau parcio) – byddai felly disgwyl targedau uwch o ran cynyddu defnydd (ac ymchwiliadau achos busnes manwl er mwyn cyfiawnháu buddsoddiad cyfalaf).
- Amcangyfrifir bod costau cyffredinol (wedi'u gostwng hyd at 2020) dros 15 mlynedd yn £131.9m, gyda thua £90.9m o hwn yn sgil costau sefydlu a gweithredu cyffredinol bysiau awdurdodau lleol, gyda'r £40.9 m sy'n weddill yn cyfrif am gost sefydlu a chylchol gyfunol CPC a gweithredu masnachfaint.
- Amcangyfrifir bod y gost ychwanegol i awdurdodau lleol am sefydlu a gweithredu bysiau oddeutu £86.1m – er y gwrthbwysir hyn yn bennaf gan refeniw tocynnau teithwyr – y tybir ei fod o leiaf yn cynnal lefel sy'n debyg i'r hyn a geir heddiw. Mae gan yr opsiwn ar gyfer gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol GPC cyffredinol sydd ychydig yn negyddol – ac felly mae'n debygol y byddai'r mesur hwn ond yn

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

cael ei ystyried petai ymchwiliad gwerth am arian yn dangos y byddai manteision ariannol (ac o ran teithwyr) clir; er enghraifft, os nad oedd y farchnad fysiau leol yn cynnig prisiau tendr gwerth am arian ar gyfer gwasanaethau wedi'u cefnogi, neu os nad oedd cyflwyniadau tendr o dan adran 63 yn ddigonol.

- Amcangyfrifir y bydd costau gostyngol i'r sector gweithredwyr bysiau oddeutu £18.2m dros gyfnod o 15 mlynedd, yn sgil costau sefydlu CPCau, gwneud cais am fasnachfreintiau, ac ailwampio bysiau ar gyfer masnachfaint.
- Mae cost CPCau a masnachfreinio yn unig (£13.7m) i'r sector gweithredwyr bysiau yn cyfateb fwy neu lai i'r manteision ariannol sy'n cronni (£12.5m) yn sgil y cynnydd mewn defnydd a refeniw. Mae'r gost gyffredinol i'r sector gweithredwyr yn cynnwys costau cynigwyr aflwyddiannus, yn ogystal â'r rhai sy'n fuddugol ac yna'n gweithredu masnachfreintiau. Dylid nodi y byddai disgwyl i sefyllfa ariannol gweithredwyr sy'n ennill masnachfreintiau wella, gyda refeniw yn fwy na'u costau gwneud cais a sefydlu cyffredinol – ond yn amlwg bydd gan y cynigwyr aflwyddiannus ddiffyg ariannol o gymharu â'r senario Busnes fel Arfer (er y bydd cynigwyr masnachfaint aflwyddiannus yn gallu cynnig am dendrau eraill).
- Amcangyfrifir bod costau CPCau a masnachfreinio i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol oddeutu £27.2m (sy'n cynnwys tua £5.4m o gost ychwanegol i Lywodraeth Cymru am ad-dalu tocynnau teithio rhatach oherwydd y cynnydd mewn defnydd). Dyma gyfanswm costau sefydlu a chylchol CPCau a masnachfreinio dros y cyfnod o 15 mlynedd – a daw'n uniongyrchol o Dabl 9 yn yr AERh. Mae'r ffigur hwn yn ostyngol hyd at 2019/20. Gall y costau CPC a masnachfreinio gael eu cymharu â chymorth presennol Llywodraeth Cymru ar gyfer y sector bysiau trafnidiaeth gyhoeddus, sef oddeutu £113m y flwyddyn (gweler Pennod 3) – ac felly dros gyfnod o 15 mlynedd nid yw'r costau ychwanegol yn newid sylweddol. Fodd bynnag, pwysleisir y bydd angen gwneud buddsoddiad sylweddol mewn, er enghraifft, seilwaith a cherbydau er mwyn creu'r amodau i gyflawni cynnydd sylweddol yn nifer y teithwyr ar fysiau – ond nid yw'r costau hyn wedi'u cynnwys yn yr AERh hwn.

8.2.93 Y cyfuniad o gyflwyno deddfwriaeth ar drefniadau gweithio mewn partneriaeth gwell a masnachfreinio, a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol yw'r opsiwn a ffeirir gan Lywodraeth Cymru. Byddai cyflwyno deddfwriaeth yn sicrhau bod set gynhwysfawr o ddulliau ac

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

opsiynau ar gael i awdurdodau lleol er mwyn iddynt eu hystyried wrth fynd i'r afael â'r heriau sy'n gysylltiedig â darparu gwasanaethau bysiau yn eu hardal.

- 8.2.94 Mae pob awdurdod lleol yn wynebu heriau gwahanol wrth sicrhau y darperir gwasanaethau bysiau yn eu hardal. Efallai y bydd rhai awdurdodau lleol o'r farn mai masnachfreinio yw'r ateb mwyaf priodol i'w hardal, tra bydd yn well gan awdurdodau lleol eraill, o bosibl, sicrhau gwelliant drwy weithio mewn partneriaeth ac efallai y bydd eraill yn penderfynu mai'r unig ffordd o gyflawni'r canlyniad dymunol fyddai rhedeg gwasanaethau yn uniongyrchol eu hunain.
- 8.2.95 Drwy gyflwyno pob un o'r darpariaethau a nodir yn opsiynau 2-4, byddai Llywodraeth Cymru yn rhoi'r adnoddau i helpu awdurdodau lleol i sicrhau y darperir y gwasanaethau bysiau sydd eu hangen yn eu hardaloedd. Byddai hefyd yn sicrhau bod gan awdurdodau lleol fwy o ddylanwad i geisio gwrthdroi'r lleihad yn y defnydd o wasanaethau bysiau, ynghyd â'r nifer fawr o fanteision eraill (er enghraifft, cyfleoedd gwaith, manteision o ran iechyd, mwy o ryngweithio cymdeithasol, llai o dagfeydd traffig a llai o allyriadau carbon). Yn hyn o beth, gall y cynigion deddfwriaethol gael eu hystyried yn fesurau galluogi, sy'n helpu awdurdodau lleol i sicrhau manteision buddsoddiadau ehangach mewn mesurau megis seilwaith, bysiau carbon isel, neu fesurau polisi.
- 8.2.96 Mae'r dadansoddiad wedi dangos mai manteision cyflwyno'r newidiadau deddfwriaethol er mwyn darparu ar gyfer gwell gweithio mewn partneriaeth, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol yw:
- manteision defnydd economaidd i deithwyr;
 - mwy o ddefnydd a chynnydd cysylltiedig mewn refeniw.
- 8.2.97 Er bod y rhagolwg ariannol cyhoeddus yn dal i fod yn gyfyngedig, at ddibenion modelu, tybiwyd y bydd Llywodraeth Cymru yn parhau i ddarparu'r lefel bresennol o gymorth ariannol o ran rhoi cymorth uniongyrchol i weithredwyr a gwasanaethau a gymorthdelir, ac ad-dalu tocynnau teithio rhatach. Ar gyfer yr opsiwn a ffefrir, mae amrywiaeth o gostau sefydlu a chylchol blynyddol ychwanegol i Lywodraeth Cymru, gan

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

gynnwys costau ad-dalu tocynnau teithio rhatach os bydd mwy o ddefnydd.

- 8.2.98 Felly, deuir i gasgliad cyffredinol y byddai cynnwys pob un o'r cynigion deddfwriaethol yn y Bil yn galluogi awdurdodau lleol i ddefnyddio'r dull sydd fwyaf addas i gyflawni eu hamcanion ar gyfer gwasanaethau yn eu hardal, yn eu barn nhw, ac y byddai'n arbennig yn cynnig gwell manteision yn gyffredinol i deithwyr o gymharu â busnes fel arfer.

Tabl 10: Crynodeb o Gostau a Manteision Gweithredu'r Opsiwn a Ffefrir (£m)

Cost neu Fantais	Mesur	Elfennau costau a manteision	Sefydliad / Defnyddiwr	25% yn mabwysiad u'r mesur ¹	Ariannol yn Unig ^{1,2}	Sector Gweithredwyr yn unig ^{1,3}
Costau	CPC	Cost sefydlu	Llywodraeth Cymru	£90K	£90K	
			Awdurdodau Lleol	£348K	£348K	
			Gweithredwyr	£289K	£289K	£289K
			Defnyddwyr	-	-	-
		Costau cylchol	Llywodraeth Cymru	£591K	£591K	
			Awdurdodau Lleol	£661K	£661K	
			Gweithredwyr	£661K	£661K	£661K
			Defnyddwyr			
		Cyfanswm Costau		£2,640K	£2,640K	£950K
	Masnach-freinio	Costau sefydlu (rownd gyntaf)	Llywodraeth Cymru	£6,765K	£6,765K	
			Awdurdodau Lleol	£7,664K	£7,664K	
			Gweithredwyr	£1,965K	£1,965K	£1,965K
			Bysiau gweithredwyr	£6,293K	£6,293K	£6,293K
			Defnyddwyr	-	-	-
		Costau sefydlu (ail rownd)	Awdurdodau Lleol	£1,545K	£1,545K	
			Gweithredwyr	£773K	£773K	£773K
			Bysiau gweithredwyr	£3,710K	£3,710K	£3,710K
			Defnyddwyr	-	-	-
		Costau cylchol	Llywodraeth Cymru	£5,356K	£5,356K	
			Awdurdodau Lleol	£4,210K	£4,210K	
			Gweithredwyr	-	-	-
			Defnyddwyr	-	-	-
		Cyfanswm Costau		£38,280K	£38,280K	£12,740K
	Gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol	Costau sefydlu	Llywodraeth Cymru	£270K	£270K	
			Awdurdodau Lleol	£5,984K	£5,984K	
			Gweithredwyr	-	-	-
			Defnyddwyr	-	-	-

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

		Costau cylchol	Awdurdodau Lleol	£80,144K	£80,144K	-
			Gweithredwyr	£4,536K	£4,536K	£4,536K
			Defnyddwyr	-	-	-
		Cyfanswm Costau			£90,934K	£90,934K
Buddian nau	CPC	Manteision (15 Mlynedd)	Awdurdodau Lleol	-	-	-
			Gweithredwyr	£1,455K	£1,455K	£1,455K
			Defnyddwyr	£12,928K	-	-
		Cyfanswm y Manteision			£14,383K	£1,455K
	Masnach- freinio	Manteision (15 Mlynedd)	Awdurdodau Lleol	£2,104K	£2,104K	-
			Gweithredwyr	£11,015K	£11,015K	£11,015K
			Defnyddwyr	£74,999K	-	-
		Cyfanswm y Manteision			£88,118K	£13,119K
	Gwasanaet hau bysiau a redir gan awdurdoda u lleol	Manteision (15 Mlynedd)	Awdurdodau Lleol	£80,144K	£80,144K	-
			Gweithredwyr	-	-	-
			Defnyddwyr	-	-	-
		Cyfanswm y Manteision			£80,144K	£80,144K
Cyfanswm Costau				£131.8M	£131.8M	£18.2M
Cyfanswm y Manteision				£182.6M	£94.7M	£12.4M
Gwerth presennol net 2021/22 – 2035/36) (prisiau gostyngol 2019/20				£50.8M	-£37.1M⁴	-£5.8M⁴

Nodiadau Tabl 9: Mae'r gwerthoedd a nodir yn rhai bras a bwriedir iddynt ond darparu rhagamcanion dynodol o gostau a manteision (ac maent wedi'u gostwng hyd at 2019-20 dros gyfnod arfarnu o 15 mlynedd, sef 2021/22 - 2035/35). Nodiadau eraill:

1. Mae'r gwerthoedd a ddangosir yn seiliedig ar dybio y bydd 25% o'r awdurdodau lleol yng Nghymru yn dewis y tri mesur (CPC, masnachfreinio neu wasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol) sydd felly'n senario tybiannol at ddibenion enghreifftiol.
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir yn rhai ariannol (h.y. arian parod) yn unig, ac yn hepgor manteision economaidd ehangach i ddefnyddwyr bysiau.
3. Mae'r gwerthoedd a ddangosir yn rhai ariannol (h.y. arian parod) yn unig, ac yn dangos yr effaith ar y sector gweithredwyr bysiau yn unig, heb gynnwys costau a manteision i Lywodraeth Cymru nac awdurdodau lleol, na manteision economaidd ehangach i ddefnyddwyr bysiau.
4. Mae'r gwerthoedd GPN a ddangosir at ddibenion enghreifftiol yn unig a bwriedir iddynt ddangos y gwerth ariannol presennol net (ac felly nid ydynt yn cynnwys manteision economaidd ehangach).

8.3 Rhan 2 – Darpariaethau rhannu gwybodaeth

Cyflwyniad

- 8.3.1 Byddai'r Bil yn cyflwyno darpariaethau a fyddai'n galluogi'r cyhoedd i gael data mwy cyson a dibynadwy ar wasanaethau bysiau (data agored); byddai hefyd yn ofynnol i ddarparu gwybodaeth am wasanaethau lle caiff gwasanaethau cofrestredig eu canslo neu eu hamrywio (gwybodaeth am wasanaethau).
- 8.3.2 Mae'r costau a'r manteision wedi'u gwerthuso dros 15 mlynedd rhwng 2021/22 a 2035/36. Tybir mai'r dyddiad cynharaf y byddai'r ddeddfwriaeth sylfaenol yn cael Cydsyniad Brenhinol fyddai mis Ebrill 2021, yn amodol ar ewyllys y Cynulliad. Ar ôl iddi gael Cydsyniad Brenhinol, tybir ar hyn o bryd na fyddai'r is-ddeddfwriaeth i roi'r Bil ar waith yn dod i rym cyn mis Ebrill 2022, ac y câi'r rheolau ynglŷn â data agored a gwybodaeth am wasanaethau eu cymhwyso o fis Ebrill 2023 ymlaen, gan roi digon o amser i weithredwyr ac awdurdodau lleol gynllunio ar gyfer y newidiadau.
- 8.3.3 Dangosir sail a datblygiad costau yn Atodiad 1.
- 8.3.4 Costau a manteision opsiwn 1 – busnes fel arfer**
- 8.3.5 Ni fyddai unrhyw gostau ychwanegol yn gysylltiedig â'r opsiwn hwn. Byddai gweithredwyr ac awdurdodau lleol yn parhau i ddarparu gwybodaeth am wasanaethau bysiau fel y gwnânt ar hyn o bryd.
- 8.3.6 Mae'r opsiwn hwn yn niwtral o ran manteision am y byddai'r sefyllfa bresennol yn parhau.
- 8.3.7 Heb newid gellir tybio y byddai rhai gweithredwyr yn cymryd camau i ddarparu gwybodaeth well lle y gwelir y byddai mantais fasnachol, a fyddai'n dod â manteision i ddefnyddwyr bysiau. Fodd bynnag, mae'n bosibl na fydd gweithredwyr eraill yn gwneud hynny a byddai'r wybodaeth a ddarperir yn parhau i fod yn anghyson ac amrywiol o ran ansawdd ledled Cymru.
- 8.3.8 Ni fyddai awdurdodau lleol yn gallu cael gwybodaeth am wasanaethau a dynnwyd yn ôl o hyd, sef gwybodaeth a fyddai'n eu helpu i benderfynu a ddylid dyfarnu contract i ddarparu gwasanaeth a gymorthdelir yn lle un a dynnwyd yn ôl a helpu i sicrhau eu bod yn cael tendrau cystadleuol pe

baent yn penderfynu cefnogi gwasanaeth a fyddai'n disodli hen wasanaeth.

Costau opsiwn 2 – cyflwyno deddfwriaeth ynglŷn â darparu gwybodaeth

- 8.3.9 Byddai costau sefydlu i Lywodraeth Cymru yn gysylltiedig â llunio canllawiau i awdurdodau lleol a rhanddeiliaid eraill ar y darpariaethau deddfwriaethol sy'n ymwneud â data agored a darparu gwybodaeth am wasanaethau. Amcangyfrifir y byddai llunio canllawiau yn costio rhwng £20k a £30k. Eid i'r gost hon ym mlynnyddoedd ariannol 2021-22 a 2022-23. Byddai hefyd, o bosibl, oblygiadau cost neu adnodd i rhanddeiliaid fel rhan o'r gwaith ymgysylltu ac ymgynghori, megis yr amser a dreuliwyd yn dod yn gyfarwydd â'r canllawiau ac yn mynychu digwyddiadau ymgysylltu, nad ydynt wedi'u costio ac felly nid ydynt yn hysbys.
- 8.3.10 Efallai y bydd costau ychwanegol i Lywodraeth Cymru hefyd o ganlyniad i gyfleoedd a grëir gan set ddata fwy cynhwysfawr. Ar yr adeg hon, nid oes modd nodi'r graddau na'r cwmplas ac, felly, nid ydynt wedi'u costio. Felly, nid yw'r costau hyn yn hysbys.
- 8.3.11 Ar ôl i'r data gael eu darparu o dan y darpariaethau gwybodaeth am wasanaethau, rhagwelir mai bach iawn fyddai'r effaith ar awdurdodau lleol am y byddai ganddynt wybodaeth well wrth wneud trefniadau i sicrhau gwasanaethau newydd yn lle rhai a dynnwyd yn ôl, yn cynnwys llunio manylebau tendrau a gwneud gwaith gwerthuso ar ôl hynny lle y caiff y gwasanaethau newydd yn lle rhai a dynnwyd yn ôl eu darparu ar sail cymhorthdal. Mae unrhyw oblygiadau cost yn debygol ar awdurdodau lleol o fod yn fach iawn ac nid ydynt yn hysbys am y byddent yn gyfyngedig i wasanaethau a dynnwyd yn ôl y mae awdurdodau lleol yn ystyried cymorthdal gwasanaethau i gymryd eu lle.
- 8.3.12 Yn ôl adborth rhanddeiliaid, gall fod angen i rai gweithredwyr uwchraddio meddalwedd a systemau TG er mwyn bodloni gofynion data agored. Ychwanegwyd amcangyfrif cost o £500k i gyfrif am y gost sefydlu hon i weithredwyr. Eid i'r costau hyn ym mlynnyddoedd ariannol 2021/22 a 2022/23.
- 8.3.13 Byddai hefyd rai costau ychwanegol i weithredwyr yn gysylltiedig â thynnu a choladu'r data sy'n ofynnol gan y Bil o dan y darpariaethau sy'n ymwneud â data agored a darparu gwybodaeth am wasanaethau. Amcangyfrifir bod y costau tua £500k y flwyddyn i bob awdurdod lleol a gweithredwr, yn seiliedig ar amcangyfrif o'r adnoddau ychwanegol sydd

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

eu hangen i wneud y gwaith. Mae Tabl 10 yn crynhoi costau amcangyfrifedig y prosesau darparu gwybodaeth.

- 8.3.14 Nid yw'n debygol y bydd awdurdodau lleol na gweithredwyr yn mynd i gostau cylchol tan o leiaf 2023/24 unwaith y bydd Llywodraeth Cymru wedi llunio'r rheoliadau a'r canllawiau gofynnol.

Tabl 11: Costau Amcangyfrifedig Darparu Data Gwell (£)

Eitem Cost	Llywodraeth Cymru	Awdurdodau lleol	Gweithredwyr	Defnyddwyr	Cyfanswm
Costau sefydlu	£20k-£30k	-	£500k	-	£520k - £530k
Costau cylchol y flwyddyn	-	£500k	£500k	-	£1m
Cyfanswm wedi'i ddisgowntio 2021/22 – 2035/36	£0.02m	£4.49m	£4.92m	-	£9.43m

Manteision opsiwn 2 – cyflwyno deddfwriaeth ynglŷn â rhannu gwybodaeth

- 8.3.15 Prif fuddiolwyr darparu data agored fyddai'r defnyddwyr bysiau am y byddent yn gallu cael gwybodaeth gyfredol, gyson o ansawdd uchel. Mae economyddion yr Adran Drafnidiaeth wedi asesu bod y gwerth canfyddiadol hyn rhwng 2 a 3 ceiniog fesul siwrnai bws²⁷. Am fod ychydig o dan 100 miliwn o siwrneiau bws yng Nghymru y flwyddyn, byddai hyn yn cyfateb i fantais o rhwng £2m a £3m y flwyddyn.
- 8.3.16 Byddai'r gwelliannau o ran hygyrchedd gwybodaeth ddibynadwy am wasanaethau bysiau yn gwneud teithio ar fws yn opsiwn mwy deniadol a meithrin hyder teithwyr yn y gwasanaethau, y mae'n debygol y byddai'n arwain at ddefnydd cynyddol o fysiau.
- 8.3.17 Byddai manteision hefyd i weithredwyr o ganlyniad i gefnogi a defnyddio mwy o'r gwasanaethau. Amcangyfrifodd yr Asesiadau Effaith ar gyfer Deddf Gwasanaethau Bysiau Lloegr 2017 fod y manteision i weithredwyr yn Lloegr rhwng £2017k a £5m y flwyddyn. Yn 2017/18 gwnaed 4.4 biliwn o siwrneiau bws yn Lloegr. Mae'r 99.9m o siwrneiau bws a wnaed yng Nghymru yn 2017/18 yn cyfateb i 2.3% o'r siwrneiau bws a wnaed yn

²⁷ Yr Adran Drafnidiaeth. *Impact Assessments Bus Services Bill*. Mehefin 2016 tud.73.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Lloegr²⁸. Felly, os yw'r effaith yng Nghymru yn cyfateb i'r effaith amcangyfrifedig yn Lloegr, gall hyn gyfrif am fanteision sydd rhwng £20k a £115k i weithredwyr yng Nghymru.

- 8.3.18 Dylai argaeledd data ar wasanaethau a dynnwyd yn ôl arwain at gynigion tendr is gan weithredwyr, lle bydd awdurdod lleol yn penderfynu tendro i gyflwyno gwasanaethau eraill yn eu lle. Bydd darparu gwybodaeth yn galluogi'r awdurdod lleol sy'n caffael i wneud penderfyniad mwy hyddysg wrth ddyfarnu contract. Gall hyn leihau'r risg o brisiau tendro chwyddedig. Fodd bynnag, bydd hyn hefyd yn dibynnu ar nifer y cynigwyr.
- 8.3.19 Caiff cyfanswm o £23m y flwyddyn ei wario ar wasanaethau a gymorthdelir yng Nghymru (sy'n cynnwys £8m mewn Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau a £15m o wariant cyllid grant nad yw'n benodol (a ariennir drwy'r Grant Cynnal Refeniw, y dreth gyngor ac incwm lleol arall)). Mae'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau yn swm sefydlog ac, felly, ni fyddai unrhyw arbedion arian parod. Fodd bynnag, byddai unrhyw arbedion effeithlonrwydd yn hwyluso cymorth ar gyfer gwasanaethau bysiau ychwanegol. O ran y Grant Cynnal Refeniw, mae'r cyllid hwn heb ei neilltuo ac, felly, gellid defnyddio unrhyw arbedion effeithlonrwydd i gefnogi gwasanaethau bysiau ychwanegol neu flaenoriaethau awdurdodau lleol eraill. Yn seiliedig ar amcangyfrif o arbediad cyfartalog o rhwng 1-3% ledled Cymru, byddai'r manteision rhwng £150k and £450k y flwyddyn.
- 8.3.20 Mae Tabl 11 yn crynhoi manteision ariannol amcangyfrifedig y prosesau darparu gwybodaeth.

Tabl 12: Manteision ariannol amcangyfrifedig darparu gwybodaeth (£)

Manteision	Llywodraeth Cymru	Awdurdodau lleol	Gweithredwyr	Defnyddwyr	Cyfanswm
Effeithiau ariannol y flwyddyn.	-	£150k - £450k	£20k - £115k	-	£170k - £565k
Effeithiau economaidd ehangach mesuredig y.f.	-	-	-	£2m – £3	£2m – £3

²⁸ Ystadegau am y defnydd o wasanaethau bysiau yng Nghymru a Lloegr a gafwyd o https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/774572/bus0103.ods

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Cyfanswm wedi'i ddisgowntio 2021/22 – 2035/36	-	£2.69m	£0.61m	£22.45m	£25.75m
--	----------	---------------	---------------	----------------	----------------

- 8.3.21 Byddai'r gwelliannau o ran y ffordd y darperir gwybodaeth i ddefnyddwyr a'r gwelliant dilynol o ran hygyrchedd gwasanaethau a hyder teithwyr mewn gwasanaethau yn debygol o arwain at gynnydd yn y defnydd o wasanaethau bysiau. Byddai'r cynnydd hwn yn y defnydd o wasanaethau bysiau yn dod â manteision cysylltiedig, gan gynnwys llai o ddefnydd o geir a fydd, yn ei dro, yn lleihau tagfeydd traffig ac allyriadau carbon, gan gyfrannu at gyflawni blaenoriaethau ehangach yr awdurdod lleol. Fodd bynnag, nid yw gwerth ariannol y manteision eraill hyn wedi'u pennu am nad ydynt yn hysbys.

Crynodeb o gostau a manteision opsiwn 2 – cyflwyno deddfwriaeth ynglŷn â rhannu gwybodaeth

- 8.3.22 Dengys Tabl 12 fod manteision sylweddol, o gymharu â chostau, os datblygir yr opsiwn a ffefrir (cyflwyno darpariaethau ar ddata agored a gwybodaeth am wasanaethau). Byddai'r dull hwn o weithredu yn sicrhau bod defnyddwyr bysiau yn gallu cael gwybodaeth gyson a dibynadwy am wasanaethau bysiau yng Nghymru.

Tabl 13: Crynodeb o gostau a manteision deddfwriaeth ynglŷn â darparu gwybodaeth

Eitem Cost	Llywodraeth Cymru	Awdurdodau lleol	Gweithredwy r	Defnyddwyr	Cyfanswm
Cyfanswm costau wedi'i ddisgowntio 2021/22 – 2035/36	£0.02m	£4.49m	£4.92m	-	£9.43m
Cyfanswm manteision wedi'i ddisgowntio 2021/22 – 2035/36	-	£2.69m	£0.61m	£22.45m	£25.75m
Gwerth presennol net 2021/22 – 2025/36					£16.32m

Noder: Mae'r holl gostau a manteision yn enghreifftiol yn seiliedig ar amcangyfrif o gostau a niferoedd teithwyr.

- 8.3.23 Byddai'r dull hwn o weithredu hefyd yn sicrhau bod Llywodraeth Cymru yn cydymffurfio ag argymhellion y Comisiwn Cystadlu mewn perthynas â

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

gwasanaethau datgofrestredig. Byddai hyn yn golygu bod awdurdodau lleol yn gallu cael gwybodaeth am deithwyr, prisiau siwrneiau a refeniw ar gyfer gwasanaethau datgofrestredig ac wedi'u hamrywio, er mwyn eu helpu i wneud trefniadau i sicrhau gwasanaethau newydd yn lle rhai a dynnir yn ôl, a phenderfyniadau ynghylch gwasanaethau a gynorthwyr a fyddai wedyn yn helpu i sicrhau mwy o werth am arian wrth dendro ar gyfer y gwasanaethau hynny.

Atodiad 1: Tybiaethau a methodoleg ar gyfer cyfrifo costau

Cyflwyniad

Mae'r atodiad hwn yn amlinellu manylion technegol y dull o asesu costau a manteision y cynigion deddfwriaethol sy'n ymwneud â CPCau, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol.

Crynodeb o Dybiaethau Costau

Rhydd Diagram 1 grynodeb o'r costau sefydlu a'r costau cylchol. Tybiwyd cost CALI fras o ryw £60k – er, yn ymarferol, bydd yn amrywio mewn perthynas â'r rôl, y sgiliau sydd eu hangen, trefniadaeth, a'r lleoliad rhanbarthol.

Diagram 1: Tybiaethau costau

Math o Gost	Crynodeb o Dybiaethau Costau
CPCau	
Costau sefydlu Llywodraeth Cymru (paragraff 8.2.21)	£100k (Cymru gyfan) Amcangyfrif cost yn seiliedig ar gynnwys y gweithgareddau canlynol: • Swyddogion Llywodraeth Cymru yn paratoi dogfen ganllaw; • Canllawiau cyfreithiol a chontract(au) partneriaeth templed. Mae hyn yn ddau aelod o staff Llywodraeth Cymru ar sail CALI. Caiff y gost hon ei hysgwyddo yn mlynnyddoedd ariannol 2021-2022 a 2022-2023.
Costau cylchol Llywodraeth Cymru (paragraff 8.2.22)	£70mil trefol mawr; £10mil trefol; a sero mewn ardaloedd gwledig y flwyddyn – cyfwerth â chyfanswm o £0.3m. Byddai cynnydd o ran defnydd yn arwain at Lywodraeth Cymru yn ysgwyddo costau refeniw ychwanegol sy'n gysylltiedig â chefnogi'r cynllun teithio rhatach a'r cynllun teithio FyNgherdynTeithio. Byddai'r gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo o 2023 ymlaen.
Costau sefydlu awdurdod lleol (paragraff 8.2.23)	£120k trefol mawr; £90k trefol; £60k gwledig (fesul awdurdod lleol) Cost untro dybiedig am sefydlu CPC ym mhob ardal awdurdod lleol yn seiliedig ar ganllawiau Llywodraeth Cymru a chontract(au) partneriaeth templed. Amcangyfrif cost yn seiliedig ar staff awdurdod lleol yn asesu llwybrau ac yn ymgynghori â gweithredwyr ynghylch CPCau arfaethedig, gan

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Math o Gost	Crynodeb o Dybiaethau Costau
	amrywio o un CALI ar gyfer awdurdod lleol gwledig i ddau CALI ar gyfer awdurdod trefol mawr. Bydd y gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo ym mlynnyddoedd ariannol 2022-2023.
Costau sefydlu gweithredwyr (paragraff 8.2.24)	£200k trefol mawr; £150k trefol; £100k gwledig (fesul awdurdod lleol) Mae'r amcangyfrif cost yn seiliedig ar ddau weithredwr bysiau yn negodi CPC â'r awdurdod lleol, gyda phob un yn gofyn am rhwng hanner ac un CALI i asesu llwybrau, ymgynghori â'r awdurdod lleol a negodi'r cytundeb terfynol. Ystyrir bod hanner CALI yn fwy priodol i rwydwaith gwledig llai, ac un CALI ar gyfer rhwydwaith trefol mawr. Bydd y gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo ym mlynnyddoedd ariannol 2022-2023.
Costau cylchol awdurdod lleol (paragraff 8.2.24 a 8.2.27)	£25k trefol mawr; £20k trefol; £15k gwledig y flwyddyn (fesul awdurdod lleol) Amcangyfrif cost yn seiliedig ar adnodd ychwanegol cyfatebol o hyd at hanner CALI y flwyddyn, gyda chostau sydd rhwng £15k a £25k, yn dibynnu ar faint y bartneriaeth. Ystyrir bod hyn yn cynnwys y gweithgareddau canlynol: • rheoli CPCau yn barhaus; • diweddarau Gorchmynion Rheoleiddio Traffig; • gorfodi a monitro; • cyfarfod â gweithredwyr. Byddai'r gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo o 2023 ymlaen.
Costau cylchol gweithredwyr (paragraff 8.2.27)	£25k trefol mawr; £20k trefol; £15k gwledig y flwyddyn (fesul awdurdod lleol) Amcangyfrif cost yn seiliedig ar adnodd ychwanegol cyfatebol o hyd at hanner CALI y flwyddyn, gyda chostau sydd rhwng £15k a £25k, yn dibynnu ar faint y bartneriaeth. Ystyrir bod hyn yn cynnwys y gweithgareddau canlynol: • rheoli CPCau yn barhaus; • cydymffurfio a darparu gwybodaeth fonitro; • cyfarfod â swyddogion awdurdod lleol. Byddai'r gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo o 2023 ymlaen.
Masnach-freinio	
Costau sefydlu Llywodraeth Cymru (paragraff 8.2.38)	Paratoi canllawiau: £1m (Cymru gyfan) Amcangyfrif cost yn seiliedig ar gynnwys y gweithgareddau canlynol: • Swyddogion Llywodraeth Cymru yn paratoi dogfen ganllaw – amcangyfrif o ryw wyth CALI; • cymorth technegol gan ymgynghorwyr arbenigol; • cyngor cyfreithiol a chontract(au) templed. Cymorth i Awdurdodau Lleol: £5m-£8m (Cymru gyfan)

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Math o Gost	Crynodeb o Dybiaethau Costau
	Efallai y bydd Llywodraeth Cymru am gefnogi cynigion masnachfaint cynnar er mwyn helpu i brofi arferion gorau a sefydlu proses fasnachfreinio yng Nghymru. Os bydd Llywodraeth Cymru yn cefnogi awdurdodau lleol, bydd arbedion maint yn hytrach na fod pob awdurdod lleol yn dyblygu'r prosesau drwy weithio'n unigol. Gallai'r costau cymorth hyn fod yn sylweddol is os bydd y rhan fwyaf o awdurdodau lleol yn penderfynu peidio â gweithredu masnachfaint. Caiff y gost hon ei hysgwyddo ym mlynnyddoedd ariannol 2021-2022 a 2022-2023, a bydd costau yn y blynnyddoedd dilynol yn debyg.
Costau cylchol Llywodraeth Cymru (paragraff 8.2.55)	£570mil trefol mawr; £95mil trefol; £35mil gwledig y flwyddyn, cyfwerth â chyfanswm o £2.9m. Byddai cynnydd o ran defnydd yn arwain at Lywodraeth Cymru yn ysgwyddo costau refeniw ychwanegol sy'n gysylltiedig â chefnogi'r cynllun teithio rhatach a'r cynllun teithio FyNgherdynTeithio. Bydd y gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo o 2023 ymlaen.
Costau sefydlu awdurdod lleol (paragraff 8.2.42 a 8.2.44)	Costau masnachfreinio awdurdodau lleol gan gynnwys amrywiaeth o weithgareddau: • datblygu ac amlinellu trefniadau llywodraethu; • paratoi asesiad o'r cynllun (neu achos busnes); • ymchwiliadau ariannol i weld a fyddai angen gwariant cyfalaf ar yr opsiynau, megis prynu depos, bysiau neu seilwaith arall; a chostau sy'n gysylltiedig â throsglwyddiad TUPE staff a'u diogelwch pensiwn lle bo'n berthnasol; • ymgynghori â gweithredwyr, • ymgynghoriad cyhoeddus; • cyngor cyfreithiol i fynd i'r afael ag unrhyw her gyfreithiol bosibl drwy adolygiad barnwrol; • casglu data megis defnydd o fysiau, arolygon teithwyr, cyflymder bysiau; • paratoi model rhagamcanu teithwyr; • yr agweddau trefniadol a TG ar swyddfa rheoli masnachfaint bysiau; • cynlluniau wrth gefn i ddarparu gwasanaethau yn lle rhai a dynnir yn ôl os bydd gweithredwyr yn rhoi'r gorau i'w gwasanaethau cyn cyflwyno'r cynllun masnachfaint;

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Math o Gost	Crynodeb o Dybiaethau Costau
	• adolygiad annibynnol o'r asesiad economaidd ac ariannol; • paratoi dogfennau contract masnachfaint; • paratoi a chynnal y broses dendro; • cynnal prosesau TUPE. £2m-£5m trefol mawr; £1m-£2m trefol; £0.5m-£1m gwledig (fesul awdurdod lleol) Paratowyd amcangyfrifon o gostau sefydlu awdurdodau lleol yn seiliedig ar drafodaethau â swyddogion bysiau llywodraeth leol, gweithredwyr a rhanddeiliaid eraill – ac maent yn cynrychioli amrywiaeth o gostau o CALLau ar lefel awdurdod lleol, i amrywiaeth o gostau allanol am agweddau megis casglu data, ymgynghorwyr allanol, cyngor cyfreithiol, cyngor ariannol a busnes, cyngor adnoddau dynol. Mae ansicrwydd cynhenid mewn perthynas â nodi costau ar y cam hwn – ac mae'n debygol y bydd costau awdurdodau lleol sy'n masnachfreinio yn y byrdymor yn uwch na chostau awdurdodau lleol sy'n masnachfreinio yn y tymor hwy – oherwydd y broses ddysgu a'r profiad a enillir yn yr awdurdodau masnachfreinio cychwynnol (er enghraifft dogfennau contract). Bydd y gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo ym mlynnyddoedd ariannol 2022-2023. Rowndiau masnachfreinio dilynol ym mhob awdurdod lleol: £1m trefol mawr; £500k trefol; £250k gwledig (fesul awdurdod) Bydd costau sefydlu rowndiau masnachfreinio dilynol yn llai nag ar gyfer yr achos busnes masnachfaint cyntaf a'r gwaith o baratoi tendr oherwydd bydd yr awdurdod lleol wedi meithrin dealltwriaeth sylweddol o nodweddion gweithredol, costau a'r defnydd o'r rhwydwaith bysiau. Byddai'r gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo o 2023 ymlaen.
Costau sefydlu gweithredwyr (paragraff 8.2.45 a 8.2.49)	£1m trefol mawr; £500k trefol; £250k gwledig (fesul ardal awdurdod lleol) At ddibenion yr AERh hwn, tybir y bydd pedwar gweithredwr yn cynnig am fasnachfaint, y tybir bod hynny'n cwmpasu ardal awdurdod lleol, gan roi amrywiaeth o gostau fesul gweithredwr o £75k am rwydwaith gwledig a £250k (tua 4-5 uwch swyddog CALL) am fasnachfaint rhwydwaith trefol mawr. Ailwampio bysiau: £3.4m (225 o fysiau) trefol mawr; £1.4m (90 o fysiau) trefol; £1m (65 o fysiau) gwledig (fesul ardal awdurdod lleol)

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Math o Gost	Crynodeb o Dybiaethau Costau
	Tybir y bydd cost untro am ailwampio'r fflyd o fysiau masnachfaint ar ddechrau'r contract oddeutu £15k fesul bws. Bydd y gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo ym mlynnyddoedd ariannol 2022-2023. Ail rownd a rowndiau dilynol masnachfreinio £500k trefol mawr; £250k trefol; £125k gwledig (fesul ardal awdurdod lleol) Yn ystod rownd gyntaf y masnachfaint, bydd yr awdurdod lleol yn casglu data ar siwrneiau bws a'r defnydd o fysiau, y bydd yn gallu eu rhannu â phob cynigydd yn ystod yr ail rownd a rowndiau dilynol. Felly, bydd costau gwneud cais yn is, oherwydd bydd angen i ddarpar newydd-ddyfodiaid wneud llai o ymchwil. Rowndiau dilynol ailwampio bysiau: £2.5m (225 o fysiau) trefol mawr; £1.0m (90 o fysiau) trefol; £0.75m (65 o fysiau) gwledig (fesul ardal awdurdod lleol) Byddai'r gost hon yn debygol o hael ei hysgwyddo o 2023 ymlaen. Tybir y bydd cost untro ailwampio'r fflyd o fysiau masnachfaint ar ddechrau'r contract yn £11k fesul bws ar gyfartaledd (tybir bod hyn yn 75% o gostau'r rownd gyntaf ar sail tybio y bydd rhai o'r bysiau neu'r holl fysiau yn y fflyd yn cael eu trosglwyddo i'r masnachfreiniwr newydd ac y bydd gan y bysiau hyn, mewn sawl achos, gynllun lliwiau / brandio ac elfennau eraill eisoes.
Costau cylchol awdurdod lleol (paragraff 8.2.50)	£225k trefol mawr; £125k trefol; £50k gwledig Mae hyn yn cynrychioli amrywiaeth o tua un CALI mewn ardal wledig i ryw 4½ CALI ychwanegol ar gyfer rhwydwaith Trefol Mawr cyffredin. Darperir ar gyfer y gweithgareddau allweddol canlynol: • rheoli contractau masnachfaint yn barhaus; • diweddarau Gorchmynion Rheoleiddio Traffig; • rheoli ariannol a chyfrifyddu; • gorfodi a monitro; • cyfarfodydd contract â gweithredwyr. Mae awdurdodau lleol eisoes yn cyflogi swyddogion trafndiaeth gyhoeddus sydd ynghlwm wrth reoli contractau adran 63 a gymorthdelir, cydweithio â gweithredwyr masnachol a hyrwyddo gwybodaeth/marchnata. Mae'r costau uchod yn gostau net ar ben y gweithgareddau hyn. Byddai'r gost hon yn debygol o hael ei hysgwyddo o 2023 ymlaen.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Math o Gost	Crynodeb o Dybiaethau Costau
Costau cylchol gweithredwyr (paragraff 8.2.51)	Dim newid net Tybir y bydd gan y rhwydweithiau masnachfaint yr un milltired gweithredu â'r rhwydweithiau presennol, ond eu bod wedi'u rhesymoli'n a'u cydgyssylltu'n well. Gallai masnachfreinio leihau costau gweithredwr o ganlyniad i'r canlynol: • sefydlogrwydd y rhwydwaith sy'n arwain at arbedion maint tymor hwy a llai o angen i gynnal gweithgareddau mewn perthynas â chystadlu â gweithredwyr eraill; • rhesymoli amseroedd yn well er mwyn lleihau tagfeydd bysiau wrth safleoedd a fydd yn lleihau'r amser a dreulir yno; • trefniadau cyson a safonol o ran tocynnau / dal y bws a ddylai leihau'r amser a dreulir wrth safleoedd. Fodd bynnag, bydd masnachfaint hefyd yn esgor ar rai costau uwch oherwydd bydd angen i'r gweithredwr fonitro perfformiad y contract a gwneud gwaith adrodd, cysylltu a chyfrifo fel rhan o'r contract â'r awdurdod lleol. Ar y cyfan, amcangyfrifir y bydd y cyfuniad o gostau is a chostau uwch yn gwrthbwysu ei gilydd, gan olygu na fydd y goblygiadau o ran costau cylchol yn newid.
Gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol	
Costau sefydlu Llywodraeth Cymru (paragraff 8.2.72)	£300k (Cymru gyfan) Mae hyn yn cynrychioli tua thri swyddog CALI o fewn Llywodraeth Cymru i baratoi dogfen ganllaw ar sefydlu cwmni bysiau awdurdod lleol, ynghyd â chymorth cyfreithiol a thechnegol arbenigol gan ymgynghorwyr. Caiff y gost hon ei hysgwyddo ym mlynnyddoedd ariannol 2021-2022 a 2022-2023.
Costau sefydlu awdurdod lleol (paragraff 8.2.73 - 8.2.75)	Achos busnes: £200k trefol mawr; £150k trefol; £100k gwledig (fesul awdurdod lleol) Amcangyfrifir y bydd angen un i dri swyddog CALI o fewn yr awdurdod lleol i baratoi achos busnes ar gyfer cwmni bysiau awdurdod lleol, ynghyd â pheth cymorth ymgynghorol. Mae'r gost amcangyfrifedig yn seiliedig ar gynnwys gweithgareddau allweddol fel a ganlyn: • gwaith cynllunio ac ymgynghori ar strategaeth fysiau; • datblygu achos busnes yn seiliedig ar ofynion lleol; • cydweddu bysiau awdurdod lleol (er enghraifft rhwydwaith, fflyd o fysiau ac ati); • prosesau cyfreithiol i gydymffurfio â'r ddeddfwriaeth a chanllawiau Llywodraeth Cymru; • caffael, rheoli, pontio a chydymffurfio. Costau depo: £1.2m (fesul awdurdod lleol) At ddibenion dadansoddi, tybir bod yr awdurdod lleol yn rhedeg 15 o fysiau, sy'n gyfran gymharol fach o fysiau yn rhedeg ym

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Math o Gost	Crynodeb o Dybiaethau Costau
	mhob awdurdod lleol. Felly, mae'r gost depo o £1.2m i sefydlu depo ar gyfer 15 o fysiau, gan gynnwys costau gosod pypiau tanwydd, siediau cynnal a chadw a chyfarpar. Bydd y gost yn oramcangyfrif os bydd gan awdurdod lleol gyfleusterau depo addas eisoes, neu y gall ehangu cyfleusterau mewn depo presennol a all gael ei ddefnyddio ar gyfer cerbydau eraill yr awdurdod lleol. Byddai'r costau gwirioneddol yn cael eu dadansoddi ymhellach fel rhan o waith achos busnes lleol. Hyfforddiant/recrwtio: £50k (fesul awdurdod lleol) Cost dybiedig hyfforddi a recrwtio staff i redeg y gwasanaethau bysiau. Bydd y gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo ym mlynnyddoedd ariannol 2022-2023.
Costau cylchol awdurdod lleol (paragraff 8.2.77)	£1.99m cost gylchol (fesul awdurdod lleol) Tybir mai costau gweithredu 15 o fysiau yw £1.99m, h.y. tua £133k fesul bws. Gall hyn fod yn uwch na bysiau a weithredir yn fasnachol gan fod costau staff awdurdod lleol yn debygol o fod ychydig yn uwch. Serch hynny, bydd gan rai awdurdodau lleol gerbydau addas yn eu fflyd eisoes a hefyd gall fod cyfleoedd i gyfuno costau â gweithgareddau eraill er mwyn arbed costau (er enghraifft, gyrwyr sydd hefyd yn gyrru bysiau ysgol). Byddai'r gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo o 2023 ymlaen.
Costau cylchol gweithredwyr (paragraff 8.2.77)	£115k y flwyddyn colli elw (fesul ardal awdurdod lleol) Tybir mai cost wirioneddol gweithredu bysiau i weithredwr masnachol yw £125k a'i fod yn ychwanegu 6% fel yr eglurir ym mharagraff 8.2.77 fel bod cost lawn rhedeg gwasanaethau bysiau masnachol yn £133k. O ganlyniad i'r 15 o fysiau awdurdod lleol, tybir na fydd 15 o fysiau masnachol yn rhedeg, felly bydd y gweithredwyr hyn yn colli eu 6%, h.y. tua £115k. Byddai'r gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo o 2023 ymlaen.
Rhannu gwybodaeth	
Costau sefydlu Llywodraeth Cymru (paragraff 8.3.9)	£20k-30k (Cymru gyfan) Cost amcangyfrifedig am baratoi canllawiau ar ofynion data a dull adrodd cyson. Mae'n bosibl y byddai goblygiadau o ran costau neu adnoddau i randdeiliaid fel rhan o'r gweithgarwch ymgysylltu ac ymgynghori, nad ydynt wedi'u costio eto. Bydd y gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo yn ystod blynnyddoedd ariannol 2021-2022 a 2022-2023.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Math o Gost	Crynodeb o Dybiaethau Costau
Costau sefydlu gweithredwyr (paragraff 8.3.13)	£500k (Cymru gyfan) Mae'r gost amcangyfrifedig ar gyfer pob gweithredwr yn seiliedig ar gynnwys cyfarpar TG a Lleoliad Cerbyd Awtomatig perthnasol a/neu ei uwchraddio. Bydd y gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo ym mlynnyddoedd ariannol 2022-2023.
Costau cylchol Llywodraeth Cymru (paragraff 8.3.10)	Efallai y bydd costau ychwanegol i Lywodraeth Cymru hefyd o ganlyniad i gyfleoedd a grëir gan set ddata fwy cynhwysfawr. Ar yr adeg hon, nid oes modd nodi'r graddau na'r cwmpas ac, felly, nid ydynt wedi'u costio. Byddai'r gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo o 2023 ymlaen.
Costau cylchol awdurdod lleol (paragraff 8.3.12)	£500k y flwyddyn (Cymru gyfan) Amcangyfrifir bod y costau tua £500k y flwyddyn i bob awdurdod lleol, yn seiliedig ar amcangyfrif o'r adnoddau ychwanegol sydd eu hangen i gasglu data oddi wrth weithredwyr. Byddai'r gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo o 2023 ymlaen.
Costau cylchol gweithredwyr (paragraff 8.3.12)	£500k y flwyddyn (Cymru gyfan) Amcangyfrifir bod y costau tua £500k y flwyddyn i bob gweithredwr, yn seiliedig ar amcangyfrif o'r adnoddau ychwanegol sydd eu hangen i gasglu a chyflwyno data i awdurdodau lleol ac unrhyw rai o gyrff Llywodraeth Cymru. Byddai'r gost hon yn debygol o gael ei hysgwyddo o 2023 ymlaen.

Atodiad 2: Tybiaethau a methodoleg ar gyfer cyfrifo manteision

Darperir amcangyfrifon o'r manteision ar ffurf ariannol (arian parod) ac economaidd (nad ydynt yn arian parod) o wahanol ffynonellau, fel yr eglurir isod:

Effeithiau ariannol:

- **Manteision gweithredwyr:** Dyma'r refeniw ychwanegol y gallai gweithredwyr bysiau ei gael, yn seiliedig ar y defnydd ychwanegol o fysiau wedi'i luosi â phrisiau tocynnau cyfartalog;
- **Manteision y llywodraeth:** Mae hyn yn cwmpasu manteision i lywodraeth ganolog a manteision i lywodraeth leol.

Effeithiau economaidd:

- **Manteision defnyddwyr:** Y dull o amcangyfrif manteision economaidd teithwyr yw nodi'r amrywiaeth o fanteision ar ffurf ariannol yn ôl eu harbedion Amser Teithio Cyffredinodedig (ATC). Mae hyn yn cyfansymio arbedion amser gwirioneddol (os gwneir siwrneiau'n gyflymach) ac arbedion amser 'canfyddedig' o ganlyniad i wella elfennau o'r system fysiau (megis gwybodaeth). Mae'r dull hwn o weithredu yn dilyn y dull cyffredinol a nodir yng Nghanllawiau Arfarnu Trafnidiaeth (WebTAG) yr Adran Drafnidiaeth²⁹; Mae manteision ATC pob newid perthnasol i wella'r rhwydwaith, system docynnau integredig, ac ansawdd cerbydau a gwybodaeth am deithio yn seiliedig ar werthoedd amser safonol a gyhoeddwyd yn TAG a dogfennau ymchwil eraill. Ceir amrywiaeth o werthoedd mewn llenyddiaeth ymchwil cynllunio trafnidiaeth – fel rheol maent yn seiliedig ar arolygon 'parodrwydd i dalu' – sy'n cyfateb y gwelliannau i leihad cyfatebol mewn ATC neu brisiau tocynnau.
- **Manteision nad ydynt yn rhai defnyddwyr:** Caiff manteision i unigolion nad ydynt yn ddefnyddwyr (e.e. arbedion amser i deithwyr eraill os bydd mwy o deithwyr yn defnyddio bysiau, gostyngiadau mewn allyriadau carbon, gostyngiadau yn nifer y damweiniau, ac ati) eu cyfrifo yn ôl canllawiau WebTAG hefyd.

Methodoleg Modelu Manteision

²⁹ Cyrchwyd yn: <https://www.gov.uk/guidance/transport-analysis-guidance-webtag>

Trosolwg

Mae'r model asesu economaidd sydd wedi'i baratoi ar gyfer yr AERh hwn yn defnyddio data demograffaid, ystadegau ar deithwyr bysiau, ac ystadegau ariannol ar gyfer y tair enghraifft o rwydwaith (a Chymru gyfan), sydd ar gael oddi wrth ffynonellau'r llywodraeth³⁰. Lluniwyd matricesau amlinellol teithio ar fws ar gyfer pob ardal astudiaeth achos gan ddefnyddio data diwedd taith NTEM³¹ – ac fe'u defnyddiwyd i lunio manteision amcangyfrifedig a fydd yn cronni i deithwyr presennol a defnyddwyr bysiau ychwanegol (oherwydd y gwelliannau a wnaed). Aseswyd costau a manteision ar gyfer y tri math o rwydwaith (trefol mawr, trefol a gwledig), sydd wedyn wedi eu hallosod ar sail pro rata ar gyfer Cymru gyfan yn ôl ffigurau milltired bysiau blynyddol.

Mae'r AERh yn cwmpasu'r 15 mlynedd rhwng 2021/22 a 2035/36 er mwyn sicrhau bod costau a manteision yn cael eu gwerthuso yn y tymor canolig. Mae'r model asesu yn tybio y bydd dirywiad parhaus yn y galw am fysiau o dan yr opsiwn busnes fel arfer fel y nodir ym Model Diwedd Taith Cenedlaethol Adran Drafndiaeth y DU (a ddefnyddir yn gyffredinol i ragamcanu teithio wrth asesu cynlluniau trafndiaeth). Yn unol â chanllawiau Llyfr Gwyrdd Trysorlys EM, mae costau a manteision yn y dyfodol wedi cael eu disgowntio gan ddefnyddio cyfradd ddisgowntio ganolog y Trysorlys o 3.5%³², i flwyddyn sylfaen 2019/20.

Nodir bod y costau a'r manteision a asesir yn yr AERh hwn yn cynrychioli senario tybiannol lle na chaiff mesurau nad ydynt yn ddeddfwriaethol, megis gwella safleoedd bysiau, gorsafoedd bysiau, mesurau blaenoriaeth i fysiau, neu dechnoleg gyrru cerbydau, eu cynnwys gan nad yw'r ddeddfwriaeth yn effeithio arnynt yn uniongyrchol ac nad oes eu hangen oddi tani. Yn ymarferol, mae'n bosibl y byddai gweithredu'r mesurau deddfwriaethol gan awdurdodau lleol yn cynnwys amrywiaeth o fuddsoddiadau ategol mewn seilwaith trafndiaeth, neu fesurau polisi (megis argaeledd llefydd parcio neu daliadau parcio), lle byddai felly angen cynnal ymchwiliadau achos busnes manwl er mwyn cyfiawnháu costau cyfalaf. Yn wir, byddai'r mesurau ategol hyn yn debygol o esgor ar fanteision mawr i deithwyr ar lefel uwch na'r cynigion deddfwriaethol eu hunain. Felly, gall y cynigion deddfwriaethol gael eu hystyried yn fesurau galluogi sy'n helpu awdurdodau lleol i sicrhau manteision buddsoddiadau ehangach, a sylweddol o bosibl, mewn mesurau megis

³⁰ <https://www.gov.uk/government/collections/bus-statistics>

³¹ Cyflwynir amcanestyniadau NTEM (Model Diwedd Taith Cenedlaethol) yr Adran Drafndiaeth o'r defnydd o fysiau mewn pecyn meddalwedd a elwir yn TEMPro (yr Adran Drafndiaeth). TEMPro & NTEM data release notes and frequently asked questions: Additional guidance. Rhagfyr 2016. Cyrchwyd yn: <http://assets.dft.gov.uk/s3.amazonaws.com/tempo/ntem/ntem7.1-release-notes-faqs.pdf>. Nid yw'r data yn MDTC yn seiliedig ar arsylwadau na data prisiau siwrneiau, ond maent yn dod o ddata'r cyfrifiad a phatrymau poblogaeth a chyflogaeth rhagamcanol.

³² https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/685903/The_Green_Book.pdf

seilwaith stryd neu orsaf fysiau, fflydoedd bysiau allyriadau isel, neu fesurau polisi megis parthau allyriadau isel.

Manteision Gwelliannau i'r Rhwydwaith

Bydd masnachfreinio a CPCau yn fodd i ddatblygu rhwydwaith bysiau mwy integredig. Bydd hyn yn arwain at amseroedd teithio ychydig yn llai a fydd yn trosi'n gynnydd cyfyngedig mewn defnydd a manteision economaidd drwy arbedion amser teithio. Mae'r manteision o ran amser teithio yn ymwneud â newidiadau i amllder gwasanaethau neu addasu llwybrau bysiau er mwyn creu llwybrau haws (a thybio y gellir trosglwyddo'n hawdd â system docynnau integredig) – ac nid ydynt yn cynnwys unrhyw arbedion y gellid eu gwneud drwy fuddsoddi mewn lonydd blaenoriaeth i fysiau er enghraifft.

Amcangyfrifwyd bod y matricesau ATC ar gyfer y rhwydweithiau astudiaeth achos presennol yn darparu amlinelliad o amseroedd teithio ar fysiau mewn ardal. Yn unol â WebTAG (Uned A1.3) cymhwyswyd lluosydd o 2 at amseroedd aros er mwyn adlewyrchu'r ffaith bod pobl yn rhoi mwy o werth ar yr amser a dreulir yn aros am fws na'r aros a dreulir ar fws. Mae cosb dibynadwyedd o 1.5 munud hefyd wedi'i hychwanegu at bob taith. Dyma'r amser aros dros ben cyfartalog am wasanaethau bysiau yn Lloegr, ar draws pob ardal awdurdod lleol. Nid oes mesur cyfatebol ar gael yng Nghymru ac felly tybiwyd cyfartaledd Lloegr.

Hefyd, lluniwyd matrices defnyddwyr bysiau amlinellol ar gyfer pob ardal astudiaeth achos drwy gyfuno data diwedd taith NTEM â phatrwm siwrneiau bws i'r gwaith o ddata Cyfrifiad 2011. Defnyddiwyd proses ffwrnesu³³ i gydbwysu tarddleodd a chyrchfannau teithiau, a chyfyngwyd ar gyfanswm nifer y siwrneiau bws i ddata bysiau'r Adran Drafnidiaeth a gofnodwyd (99.9m o deithiau'r flwyddyn yng Nghymu). Mae'r matricesau amser teithio a defnyddwyr wedi'u dwyn ynghyd er mwyn cyfrifo ATC cyffredinol ar gyfer pob rhwydwaith astudiaeth achos.

Rhagamcenir mân welliannau i amseroedd teithio, yn sgil rhesymoli a chydgyssylltu gwasanaethau. Cyfrifwyd newidiadau i amseroedd teithio yn y senario 'gwneud rhywbeth' ar gyfer sampl o siwrneiau, ar draws amrywiaeth o gategoriâu (e.e. ar draws dinas, rheiddiol, orbitol). Yna, cymhwyswyd y gwahaniaethau mewn amser ar gyfer y sampl o siwrneiau at bob cell o'r matrices fesul categori siwrnai. Mae'r matricesau ATC a galw wedi'u cyfuno wedyn i ddarparu ATC wedi'i addasu ar gyfer pob opsiwn.

³³ Model dosbarthu teithiau yw Dull Ffwrnais:
<http://www.transportmodeller.com/distributionoverview.html>

Cymhwysir y newid o ran ATC yn y model ynghyd â gwerth elastigedd er mwyn nodi cyfanswm y newid mewn galw o ganlyniad i'r newid mewn amser teithio. Mae'r newid hwn hefyd yn bwydo'r cyfrifiad o ran mantais economaidd yn uniongyrchol.

Manteision System Docynnau Integredig

Bydd masnachfreinio yn fodd i gynnig system docynnau integredig a fydd ar gael ar bob bws mewn ardal. Defnyddiwyd gwerth o 1.43 munud er mwyn adlewyrchu hyn yn seiliedig ar uned TAG M3.2.1. Yn y model, cymhwysir y gwerth hwn fel addasiad i'r amser teithio cyffredinoledig a gyfunir â gwerth elastigedd er mwyn nodi cyfanswm y newid mewn galw/refeniw.

Manteision Gwybodaeth am Deithio

Bydd masnachfreinio yn golygu y bydd gwell gwybodaeth am deithio am fod pob bws yn rhan o rwydwaith integredig. Defnyddiwyd gwerth o 0.49 munud i adlewyrchu hyn yn seiliedig ar uned M3.2.1 TAG, drwy gymhwyso addasiad canrannol sy'n berthynol i'r gwerth ar gyfer gwybodaeth i deithwyr mewn amser real at y gwerth am wybodaeth ar-lein.

Yn y model, cymhwysir y gwerth hwn fel addasiad i'r amser teithio cyffredinoledig a gyfunir â gwerth elastigedd er mwyn nodi cyfanswm y newid mewn galw.

Manteision Ansawdd Cerbydau

Tybir y bydd masnachfreinio yn cynnwys ailwampio bysiau, uwchraddio cynllun lliwiau cerbydau, a chyfleusterau Wi-Fi ar bob bws (mae costau o £15k fesul bws wedi'u cynnwys ar gyfer hynny). Amcangyfrifwyd manteision uwchraddio ansawdd cerbydau yn seiliedig ar werthoedd manteision o 6.11c i deithwyr sy'n talu am docyn a 2.20 munud ar gyfer y sawl sy'n cael teithio'n rhatach – yn seiliedig ar ymchwil nodi dewis a gynhaliwyd yng ngorllewin Swydd Efrog³⁴.

Yn y model, cymhwysir y gwerthoedd hyn fel addasiad i'r amser teithio cyffredinoledig a gyfunir â gwerth elastigedd er mwyn nodi cyfanswm y newid mewn galw/refeniw.

Manteision Data Agored

Amcangyfrifir y bydd y wybodaeth well a fydd ar gael i ddefnyddwyr yn sgil y cynllun hwn yn cyfateb i ryw 2-3c fesul siwrnai bws - yn seiliedig ar wybodaeth ymchwil.

³⁴ WY Stated Preference Research Final Report - SDG (2017)

Manteision Eraill

Yn ogystal â manteision uniongyrchol mwy o refeniw yn sgil mwy o deithwyr ac arbedion o ran amser teithio i ddefnyddwyr newydd a phresennol, mae hefyd nifer o fanteision ehangach yn deillio o'r cynnydd mewn defnydd. Maent yn cynnwys y canlynol:

- Dylai allyriadau carbon net fod yn is am fod rhai teithwyr yn rhoi'r gorau i ddefnyddio'r car;
- Dylai gwell ansawdd aer ar brif goridoriau ffyrdd hefyd wella os bydd rhai pobl sy'n defnyddio ceir yn newid i ddefnyddio'r bws;
- Llai o dagfeydd i bobl sy'n parhau i yrru.

Mae'r manteision hyn i ddefnyddwyr ar ffurf ariannol ac maent wedi'u cynnwys yn y gwaith modelu. Hefyd, mae'n debygol y bydd manteision ieuchyd am fod pobl yn rhoi'r gorau i ddefnyddio eu ceir ac yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, ond nid yw'r manteision hyn ar ffurf ariannol.

Atodiad 3: Amcangyfrifon costau a manteision mabwysiadu CPC, masnachfreinio a gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol

Tabl A3-1: Amcangyfrifon costau a manteision Cynlluniau Partneriaeth Cymru

Elfennau costau a manteision		Pob ardal awdurdod lleol yn gwneud hyn ²	25% yn mabwysiadu'r mesur ³	25% yn mabwysiadu Ariannol yn Unig ⁴	25% yn mabwysiadu sector Gweithredwyr yn unig ⁵
Costau sefydlu	Llywodraeth Cymru	£90k	£90k	£90k	-
	Awdurdodau lleol	£1,390k	£348k	£348k	-
	Gweithredwyr	£1,155k	£289k	£289k	£289k
	Defnyddwyr	-	-	-	-
Costau cylchol (dros 15 mlynedd)	Llywodraeth Cymru	£2,365k	£591k	£591k	-
	Awdurdodau lleol	£2,645k	£661k	£661k	-
	Gweithredwyr	£2,645k	£661k	£661k	£661k
	Defnyddwyr	-	-	-	-
Gwerth Presennol Costau		£10,290k	£2,640k	£2,640k	£950k
Manteision (dros 15 mlynedd)	Awdurdodau lleol	-	-	-	-
	Refeniw Gweithredwyr	£5,820k	£1,455k	£1,455k	£1,455k
	Manteision i Ddefnyddwyr	£51,710k	£12,928k		
Gwerth Presennol Manteision		£57,530k	£14,383k	£1,455k	£1,455k
Gwerth presennol net 2021/22 – 2035/36 (wedi'i ddisgowntio i Brisiau 2019/20)		£47,235k	£11,743k	-£1,185k⁶	£505k⁶

Nodiadau:

1. Mae'r gwerthoedd a nodir yn rhai bras a bwriedir iddynt ond darparu rhagamcanion dynodol o gostau a manteision (ac maent wedi'u disgowntio hyd at 2019-20 dros gyfnod arfarnu o 15 mlynedd)
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir yn rhai tybiannol ac maent yn seiliedig ar dybiaeth y bydd pob awdurdod lleol yng Nghymru yn dewis y mesur hwn (nad yw'n ganlyniad a ddisgwyllir)
3. Mae'r gwerthoedd a ddangosir yn seiliedig ar dybio y bydd 25% o'r awdurdodau lleol yng Nghymru yn dewis y tri mesur (CPC, masnachfreinio neu wasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol) sydd felly'n senario tybiannol at ddibenion enghreifftiol.
4. Mae'r gwerthoedd a ddangosir yn rhai ariannol (h.y. arian parod) yn unig ac yn hepgor manteision economaidd ehangach i ddefnyddwyr bysiau.
5. Mae'r gwerthoedd a ddangosir yn rhai ariannol (h.y. arian parod) yn unig, ac yn dangos yr effaith ar y sector gweithredwyr bysiau yn unig, heb gynnwys costau a manteision i Lywodraeth Cymru nac awdurdodau lleol, na manteision economaidd ehangach i ddefnyddwyr bysiau.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

6. Mae'r gwerthoedd GPN a ddangosir at ddibenion enghreifftiol yn unig a bwriedir iddynt ddangos y gwerth ariannol presennol net (ac felly nid ydynt yn cynnwys manteision economaidd ehangach).

Tabl A3-2: Amcangyfrifon costau a manteision masnachfreinio

Elfennau costau a manteision ¹		Pob ardal awdurdod yn gwneud hyn ²	25% yn mabwysiadu'r mesur ³	25% yn mabwysiadu Ariannol yn Unig ⁴	25% yn mabwysiadu sector Gweithredwyr yn unig ⁵
Costau sefydlu (rownd gyntaf)	Llywodraeth Cymru	£12,617k	£6,765k	£6,765k	-
	Awdurdodau lleol	£30,655k	£7,664k	£7,664k	-
	Gweithredwyr	£7,860k	£1,965k	£1,965k	£1,965k
	Bysiau gweithredwyr	£25,170k	£6,293k	£6,293k	£6,293k
	Defnyddwyr	-	-	-	-
Costau sefydlu (ail rownd)	Awdurdodau lleol	£6,180k	£1,545k	£1,545k	-
	Gweithredwyr	£3,090k	£773k	£773k	£773k
	Bysiau gweithredwyr	£14,840k	£3,710k	£3,710k	£3,710k
	Defnyddwyr	-	-	-	-
Costau cylchol (dros 15 mlynedd)	Llywodraeth Cymru ⁷	£21,425k	£5,356k	£5,356k	-
	Awdurdodau lleol	£16,840k	£4,210k	£4,210k	-
	Gweithredwyr	-	-	-	-
	Defnyddwyr	-	-	-	-
Gwerth Presennol Costau		£132,825k	£38,280k	£38,280k	£12,740k
Manteision (dros 15 mlynedd)	Awdurdodau lleol	£8,415k	£2,104k	£2,104k	-
	Refeniw Gweithredwyr	£44,060k	£11,015k	£11,015k	£11,015k
	Manteision i Ddefnyddwyr	£299,995k	£74,999k	-	-
Gwerth Presennol manteision		£352,470k	£88,118k	£13,119k	£11,015k
Gwerth presennol net 2021/22 – 2035/36 (wedi'i ddisgowntio i Brisiau 2019/20)		£219,650k	£49,838k	-£25,161k⁶	-£1,725k⁶

Nodiadau:

1. Mae'r gwerthoedd a nodir yn rhai bras a bwriedir iddynt ond darparu rhagamcanion dynodol o gostau a manteision (ac maent wedi'u disgowntio hyd at 2019-20 dros gyfnod arfarnu o 15 mlynedd)
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir yn rhai tybiannol ac maent yn seiliedig ar dybiaeth y bydd pob awdurdod lleol yng Nghymru yn dewis y mesur hwn (nad yw'n ganlyniad a ddisgwyllir)
3. Mae'r gwerthoedd a ddangosir yn seiliedig ar dybio y bydd 25% o'r awdurdodau lleol yng Nghymru yn dewis y tri mesur (CPC, masnachfreinio neu wasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol) sydd felly'n senario tybiannol at ddibenion enghreifftiol.
4. Mae'r gwerthoedd a ddangosir yn rhai ariannol (h.y. arian parod) yn unig ac yn hepgor manteision economaidd ehangach i ddefnyddwyr bysiau.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

5. Mae'r gwerthoedd a ddangosir yn rhai ariannol (h.y. arian parod) yn unig, ac yn dangos yr effaith ar y sector gweithredwyr bysiau yn unig, heb gynnwys costau a manteision i Lywodraeth Cymru nac awdurdodau lleol, na manteision economaidd ehangach i ddefnyddwyr bysiau.
6. Mae'r gwerthoedd GPN a ddangosir at ddibenion enghreifftiol yn unig a bwriedir iddynt ddangos y gwerth ariannol presennol net (ac felly nid ydynt yn cynnwys manteision economaidd ehangach).
7. Costau cylchol Llywodraeth Cymru am ad-dalu tocynnau teithio rhatach am deithwyr ychwanegol

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Tabl A3-3: Amcangyfrifon costau a manteision gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol

Elfennau costau a manteision ¹		Pob ardal awdurdod lleol yn gwneud hyn ²	25% yn mabwysiadu'r mesur ³	25% yn mabwysiadu Ariannol yn Unig ⁴	25% yn mabwysiadu sector Gweithredwyr yn unig ⁵
Costau sefydlu (rownd gyntaf)	Llywodraeth Cymru	£270k	£270k	£270k	-
	Awdurdodau lleol	£23,935k	£5,984k	£5,984k	-
	Gweithredwyr	-	-	-	-
	Defnyddwyr	-	-	-	-
Costau cylchol (dros 15 mlynedd)	Awdurdodau lleol	£320,575k	£80,144k	£80,144k	-
	Gweithredwyr	£18,145k	£4,536k	£4,536k	£4,536k
	Defnyddwyr	-	-	-	-
Cyfanswm Costau		£362,925k	£90,934k	£90,934k	£4,536k
Manteision (dros 15 mlynedd)	Awdurdodau Lleol	£320,575k	£80,144k	£80,144k	-
	Refeniw Gweithredwyr	-	-	-	-
	Manteision i Ddefnyddwyr	-	-	-	-
Cyfanswm y Manteision		£320,575k	£80,144k	£80,144k	-
Gwerth presennol net 2021/22 – 2035/36 (wedi'i ddisgowntio i Brisiau 2019/20)		-£42,349k	-£10,790k	£10,790k⁶	-£4,536k⁶

Nodiadau:

1. Mae'r gwerthoedd a nodir yn rhai bras a bwriedir iddynt ond darparu rhagamcanion dynodol o gostau a manteision (ac maent wedi'u disgowntio hyd at 2019-20 dros gyfnod arfarnu o 15 mlynedd)
2. Mae'r gwerthoedd a ddangosir yn rhai tybiannol ac maent yn seiliedig ar dybiaeth y bydd pob awdurdod lleol yng Nghymru yn dewis y mesur hwn (nad yw'n ganlyniad a ddisgwyllir)
3. Mae'r gwerthoedd a ddangosir yn seiliedig ar dybio y bydd 25% o'r awdurdodau lleol yng Nghymru yn dewis y tri mesur (CPC, masnachfreinio neu wasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol) sydd felly'n senario tybiannol at ddibenion enghreifftiol.
4. Mae'r gwerthoedd a ddangosir yn rhai ariannol (h.y. arian parod) yn unig ac yn hepgor manteision economaidd ehangach i ddefnyddwyr bysiau.
5. Mae'r gwerthoedd a ddangosir yn rhai ariannol (h.y. arian parod) yn unig, ac yn dangos yr effaith ar y sector gweithredwyr bysiau yn unig, heb gynnwys costau a manteision i Lywodraeth Cymru nac awdurdodau lleol, na manteision economaidd ehangach i ddefnyddwyr bysiau.
6. Mae'r gwerthoedd GPN a ddangosir at ddibenion enghreifftiol yn unig a bwriedir iddynt ddangos y gwerth ariannol presennol net (ac felly nid ydynt yn cynnwys manteision economaidd ehangach).

9. Pennod 9: Asesiadau o'r Effaith

9.1 Cefndir

9.1.1 Yn ogystal â'r costau a'r manteision a amlinellir ym Mhennod 8, mae nifer o effeithiau posibl wedi cael eu hystyried fel rhan o asesiad integredig o'r effaith. Bydd yr asesiad integredig llawn o'r effaith ar gael ar wefan Llywodraeth Cymru.

9.1.2 Pan fydd y Bil wedi'i basio byddwn yn parhau i weithio gyda rhanddeiliaid a thimau polisi perthnasol i fonitro ac i adolygu effeithiau'r ddeddfwriaeth. Mae'r gwahanol asesiadau o'r effaith a gynhaliwyd fel rhan o'r Asesiad Integredig o'r Effaith yn cael eu crynhoi isod.

9.2 Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (2015)

9.2.1 Mae'r Bil yn chwarae rhan bwysig wrth ategu egwyddor gyffredinol Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015, sef gwneud ymyriadau cadarnhaol er budd y bobl a fydd yn byw yng Nghymru yn y dyfodol. Bydd y Bil yn cyfrannu at bob un o saith nod y Ddeddf, ac mae wedi cael ei ddatblygu ac mae'n parhau i gael i ddatblygu yn unol â'r pum ffordd o weithio – gan ganolbwyntio ar y tymor hir, atal, integreiddio, cydweithio a chyfranogi.

9.3 Yr Effeithiau ar Lesiant Cymdeithasol

9.3.1 Mae effeithiau cymdeithasol y Bil wedi cael eu hystyried, a disgwylir i'r cynigion gael effaith gadarnhaol ar lesiant pobl a chymunedau, gan gynnwys:

- cysylltiadau gwell rhwng pobl a lleoedd – ac o ganlyniad mynediad gwell at gyfleoedd cymdeithasol, addysg, swyddi, iechyd, hamdden, twristiaeth a'r gymuned ehangach;
- rhwydwaith bysiau mwy integredig ar gyfer Cymru wedi'i gydgyssylltu â dulliau trafnidiaeth eraill, i helpu pobl i ddibynnu'n llai ar geir ac i wella mynediad ar gyfer pob grŵp o bobl;
- annog demograffig ehangach o bobl i ddefnyddio bysiau, gyda'r nod o'u gwneud yn fwy hygyrch a deniadol. Yn benodol gall pobl anabl a menywod wynebu rhwystrau a ffactorau eraill sy'n eu hatal rhag defnyddio bysiau.

9.4 Confensiwn y Cenedloedd Unedig ar Hawliau'r Plentyn

- 9.4.1 Cafodd effaith darpariaethau'r Bil ar Hawliau Plant ei hasesu'n llawn.
- 9.4.2 Yn ôl yr asesiad o'r effaith mae pobl ifanc, yn enwedig y rheini sydd rhwng 17 ac 20 mlwydd oed, yn fwy dibynnol ar fysiau nag unrhyw grŵp arall, gan ddefnyddio'r gwasanaethau yn bennaf i deithio rhwng yr ysgol a'r cartref³⁵.
- 9.4.3 Mae'r cynigion yn y Bil yn rhoi mesurau ar waith sy'n galluogi gwella hygyrchedd ac ansawdd gwasanaethau bysiau drwy eu rheoli a'u gweithredu mewn modd mwy effeithiol. Bydd yn gwneud gwasanaethau bysiau yn fwy dibynadwy, rheolaidd a phrydlon – y gwelliant y dywedodd pobl ifanc yr hoffent ei weld. Bydd gwella mynediad at wybodaeth am wasanaethau hefyd yn helpu plant a phobl ifanc i ddeall eu hopsiynau ar gyfer teithio'n well, ac yn gwneud gwasanaethau bysiau'n fwy hygyrch iddynt.
- 9.4.4 Bydd rhwydwaith bysiau cenedlaethol gwell, sy'n darparu rhwydwaith cydgysylltiedig o lwybrau ac amserau sy'n hawdd ei ddeall a'i ddefnyddio, yn gwella'r cyfleoedd i bobl ifanc ymlacio a chwarae.
- 9.4.5 Mewn Ardaloedd mwy gwledig, bydd darparu rhagor o hyblygrwydd drwy bartneriaethau a masnachfreinio yn caniatáu trafndiaeth fwy integredig, gan roi mynediad gwell at wasanaethau hamdden a chyfleoedd eraill i blant a phobl ifanc ymlacio a chwarae.
- 9.4.6 Daeth yr asesiad o'r effaith i'r casgliad y gallai fod effeithiau cadarnhaol ar gyfer plant a phobl ifanc o ganlyniad i'r cynigion, ond nododd fod angen i awdurdodau lleol ystyried yr effeithiau ymhellach pan fyddant yn dewis defnyddio unrhyw rai o'r pwerau mae'r ddeddfwriaeth yn eu rhoi iddynt.

9.5 Asesiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb

- 9.5.1 Mae asesiad llawn o'r effaith ar gydraddoldeb wedi cael ei gynnal i ystyried y gwahanol effeithiau ar bobl sydd â nodweddion gwarchodedig.
- 9.5.2 Daeth yr asesiad o'r effaith i'r casgliad, at ei gilydd ac wrth ystyried yr holl gynigion ar gyfer y Bil, y byddai effeithiau cadarnhaol ar gyfer grwpiau o bobl â nodweddion gwarchodedig drwy alluogi'r canlynol:

³⁵ Is Britain Fairer? The state of equality and human rights (2018)

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- gwasanaeth bysiau dibynadwy, cyson a hawdd ei ddeall a fydd yn gwella mynediad ar gyfer pobl anabl (a'u gofalwyr), pobl hŷn a phobl ifanc;
- darparu cyfleoedd teithio gwell, prisiau teithio symlach – a gostyngiadau gwell gan fod costau trafnidiaeth yn rhwystr penodol sy'n atal pobl ifanc rhag cael mynediad at addysg a swyddi;
- mynediad gwell at addysg a chyfleoedd cyflogaeth ar gyfer pobl ifanc;
- safonau cenedlaethol a gwelliannau i ansawdd gwasanaethau bysiau lleol, a allai arwain at gyfleoedd i roi rhagor o hyfforddiant ar gyfer staff bysiau ar barchu'r rhai sydd â nodweddion gwarchodedig – a allai greu gyfleoedd i wneud y gweithlu'n fwy amrywiol;
- safonau ychwanegol a threfniadau gwell ar gyfer rhannu gwybodaeth, a fyddai'n gwella gwasanaethau ar gyfer y rhai nad yw Cymraeg/Saesneg yn iaith gyntaf iddynt;
- trefniadau gwell ar gyfer rhannu gwybodaeth a rhagor o ddata ar wasanaethau. Bydd hyn yn helpu i wella canfyddiadau o ddiogelwch ar drafnidiaeth gyhoeddus ar gyfer nifer o grwpiau megis pobl hŷn a defnyddwyr LGBT+.

9.6 Yr effaith ar y Gymraeg

9.6.1 Mae Asesiad o'r Effaith ar y Gymraeg wedi cael ei gynnal a ddaeth i'r casgliadau canlynol:

- byddai data agored a gwybodaeth am wasanaethau'n rhoi cyfle ar gyfer creu platfformau dwyieithog cynhwysfawr a gwell ar gyfer cael mynediad at wybodaeth am wasanaethau bysiau;
- Mae llawer o gymunedau Cymraeg yn wledig, a byddai gwelliannau i drafnidiaeth gyhoeddus a gwybodaeth mewn ardaloedd gwledig yn gwneud cynllunio siwrneiau'n haws, ac yn ei dro'n gwneud teithio ar fysiau'n fwy cyfleus ar gyfer y defnyddwyr hyn;
- gallai gwelliannau o ganlyniad i waith partneriaeth gwell a masnachfreinio ddileu rhwystrau sy'n atal siaradwyr Cymraeg mewn cymunedau gwledig rhag defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus, ac o ganlyniad gwella mynediad at swyddi, cyfleusterau a gwasanaethau.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Mae hyn yn cyfrannu at alluogi siaradwyr Cymraeg sydd am aros mewn ardaloedd Cymraeg eu hiaith i adeiladu gyrfaeodd a bywydau teuluol.

9.6.2 Nododd yr Asesiad o'r Effaith ar y Gymraeg na wyddys beth fydd maint y newid o ganlyniad i gynigion y Bil ar hyn o bryd, ac y byddai angen rhagor o asesiadau yn ystod y camau cyflwyno a gweithredu, pan fyddwn yn gwybod mwy am faint y newid ar lefel ranbarthol a lefel genedlaethol.

9.6.3 Nododd hefyd y bydd yn rhaid i Lywodraeth Cymru ac awdurdodau lleol barhau i ystyried effaith penderfyniadau polisi ar y Gymraeg. Mae hyn yn arbennig o berthnasol ynglŷn â chyflwyno a gweithredu Cynlluniau Partneriaethau Cymru (CPCau), masnachfreinio a bysiau a redir gan awdurdodau lleol.

9.7 Prawfesur Polisiâu Gwledig

9.7.1 Dangoswyd yr Asesiad Prawfesur Polisiâu Gwledig fod yr effeithiau at ei gilydd yn gadarnhaol.

9.7.2 Bydd y darpariaethau'n galluogi gwasanaethau mwy effeithlon a deniadol a allai arwain at gostau teithio blynyddol llai ar gyfer teithwyr. Byddent hefyd yn arwain at fanteision anuniongyrchol ar gyfer cymunedau gwledig drwy gynyddu mynediad at swyddi, gwasanaethau ac addysg, ac o ganlyniad helpu i fynd i'r afael ag ynysiad cymdeithasol ac i wella symudedd economaidd-gymdeithasol a mynediad at wasanaethau.

9.7.3 Byddai'r cynigion yn rhoi'r pŵer i awdurdodau lleol ddod o hyd i'r dull gorau ar gyfer diwallu anghenion pobl a busnesau yn eu hardal, gan helpu busnesau gweledig i ehangu.

9.8 Yr Effaith ar Breifatrwydd

9.8.1 Nid yw'r Bil yn creu unrhyw ofynion newydd mewn perthynas â phreifatrwydd neu rannu gwybodaeth. Yn ôl yr asesiad o'r effaith a gynhaliwyd ni fydd unrhyw effeithiau o ganlyniad i'r ddeddfwriaeth hon.

9.9 Yr effaith ar Fioamrywiaeth

9.9.1 Mae'r Asesiad o'r Effaith ar Fioamrywiaeth wedi dangos y byddai effeithiau cadarnhaol ar fioamrywiaeth o ganlyniad i welliannau i gynaliadwyedd gwasanaethau bysiau a chyfleoedd ar gyfer gwella'r

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

seilwaith. Mae'r cynigion yn ceisio annog rhagor o bobl i ddefnyddio bysiau ac i ddibynnu'n llai ar geir. Byddai hyn yn helpu i wella ansawdd yr aer.

9.9.2 Dangosodd yr asesiad hefyd fod defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus fel rhan o ffordd fwy cynaliadwy o fyw yn gallu codi ymwybyddiaeth y cyhoedd o sut y gallai lleihau allyriadau warchod bioamrywiaeth. Felly gall y cyhoedd feithrin ymddygiadau ac agweddau cadarnhaol, gan gynnwys defnyddio mwy ar dtrafnidiaeth gyhoeddus, ceisio byw mewn ffordd fwy cynaliadwy a chyfrannu at warchod yr amgylchedd a bioamrywiaeth yr ardal leol.

9.9.3 Daeth yr asesiad i'r casgliad y bydd mabwysiadu a gweithredu'r darpariaethau'n gwneud yr effeithiau ar fioamrywiaeth yn gliriach – pan fydd hynny'n digwydd bydd rhaid i'r awdurdodau perthnasol roi sylw i'r gofynion o dan y ddeddfwriaeth.

9.10 Yr Effeithiau ar Iechyd

9.10.1 Mae ymchwil i effeithiau'r Bil ar iechyd yn dangos y bydd yr effaith ar iechyd, gan gynnwys iechyd meddwl, at ei gilydd yn gadarnhaol. Byddai gwella dibynadwyedd rhwydweithiau bysiau, cynyddu nifer y gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus sy'n cael eu darparu a defnyddio llwybrau yn y ffordd orau posibl i ddiwallu anghenion lleol yn gwella mynediad at amrediad eang o wasanaethau, cyfleoedd, addysg, swyddi, rhwydweithiau cymdeithasol a mannau hamdden. Gall y rhain i gyd wneud cyfraniad cadarnhaol at iechyd a llesiant.

9.10.2 Er hynny, gallai'r effaith ar rai pobl sydd bron yn 60 mlwydd oed ar adeg y newidiadau i'r ddeddfwriaeth fod yn negyddol, gan y bydd rhaid iddynt aros yn hwy cyn cael cerdyn teithio rhatach. Mae'r asesiad yn nodi pwysigrwydd sicrhau bod y gwasanaethau sy'n cael eu darparu a'r wybodaeth sy'n cael ei rhannu yn bodloni grwpiau o bobl yng Nghymru sy'n agored i niwed, fel nad ydynt yn cael eu hynysu ymhellach o wasanaethau a chyfleoedd, ond yn hytrach eu bod yn elwa ar y gwasanaethau trafnidiaeth gwell y bydd y Bil yn eu galluogi a'u cyflwyno.

9.11 Yr Effaith ar y System Gyfiawnder

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- 9.11.1 Mae effeithiau posibl y cynigion ar y system gyfiawnder wedi cael eu hystyried, gan gynnwys yr effaith ar:
- a. llysoedd (troseddol a sifil);
 - b. tribiwnlysoedd heb eu datganoli
 - c. tribiwnlysoedd datganoledig
 - ch. cymorth cyfreithiol
 - d. y farnwriaeth
 - dd. cyrff erlyn
 - e. carchardai, cyfiawnder ieuenctid a gwasanaethau prawf.
- 9.11.2 Mae Asesiad o'r Effaith ar y System Gyfiawnder wedi cael ei gyflwyno i'r Weinyddiaeth Gyfiawnder. Isod mae crynodeb o'r effaith ar y system gyfiawnder ar gyfer pob un o'r cynigion deddfwriaethol.
- 9.11.3 **Cynllun Partneriaethau Cymru** – Nid yw'r cynnig hwn yn creu unrhyw droseddau newydd ac nid oes ond man ddiwygiadau i'r ddarpariaeth ar gyfer apelio ynghylch penderfyniadau gan y Comisiynydd Traffig. Oherwydd y dull partneriaeth a'r darpariaethau ar gyfer gwrthwynebu a gynhwysir yng Nghynllun Partneriaethau Cymru, rydym o'r farn bod y risg y bydd y pwerau hyn yn cael eu herio drwy arolygiad barwnol os neu pan fyddant yn cael eu defnyddio'n isel.
- 9.11.4 **Masnachfreinio** – Nid yw'r cynnig hwn yn creu unrhyw droseddau newydd, ond mae'r darpariaethau'n cynnwys hawl i weithredwyr bysiau apelio at y Tribiwnlys Uchaf os bydd y Comisiynydd Traffig yn gwrthod cofrestru gwasanaeth, neu amrywio neu ddileu gwasanaeth cofrestredig, yn unol ag adran 6B o Ddeddf Trafnidiaeth 1985 (h.y. gwasanaeth nad yw o fewn cylch gwaith cynllun masnachfreinio a lle mae'n ofynnol i awdurdodau lleol gyflwyno tystysgrifau clirio). Gallai newid i fasnachfaint mewn ardal leol fod yn ddadleuol ac mae perygl y bydd penderfyniad i newid i fasnachfaint mewn ardal leol fod yn destun arolygiad barnwrol. Fodd bynnag, disgwylir y bydd nifer y ceisiadau ar gyfer cynlluniau masnachfreinio yn isel, ac felly ystyrir bod y posibilrwydd y bydd pobl yn gofyn am adolygiad barnwrol yn isel hefyd.
- 9.11.5 **Gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdodau lleol** – nid yw'r cynnig hwn yn creu unrhyw droseddau newid. Ystyrir bod y perygl y bydd cais am adolygiad barnwrol yn cael ei gyflwyno mewn perthynas â phenderfyniad i ddarparu gwasanaethau bysiau a redir gan awdurdod lleol ar lwybrau nad ydynt yn rhai masnachol yn isel, gan ei bod yn annhebygol, yn yr amgylchiadau hyn, y bydd unrhyw weithredwyr eraill yn mynegi diddordeb

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

mewn darparu'r gwasanaeth o dan sylw. Mae'n bosibl y bydd penderfyniad i ddarparu gwasanaeth bysiau a redir gan awdurdod lleol ar lwybrau bysiau masnachol yn ddadleuol. Fodd bynnag, mae'n annhebygol y bydd llawer o ddiddordeb mewn rhedeg gwasanaeth o'r fath lle mae'r farchnad yn gweithredu'n effeithiol, ac o ganlyniad ystyrir bod y risg o'r penderfyniad yn cael ei herio hefyd yn isel.

- 9.11.6 **Rhannu gwybodaeth** – Bydd y cynnig hwn yn creu trosedd diannod newydd mewn perthynas a datgelu gwybodaeth yn anghyfreithlon. Disgwylir y bydd nifer yr achosion sy'n cael eu dwyn bob blwyddyn yn isel iawn. Felly, ni ddisgwylir i'r drosedd newydd gael ond yr effaith leiaf ar y system llysoedd.

9.12 Asesu Cystadleuaeth

9.12.1 Mae prawf hidlo'r gystadleuaeth Llywodraeth Cymru, sef yr opsiwn a ffeirir yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol, wedi cael ei gynnal ar gyfer y Bil.

Prawf hidlo'r gystadleuaeth	
Cwestiwn	Ateb
C1: Yn y farchnad(oedd) yr effeithir arni gan y Bil, a oes gan unrhyw gwmni fwy na 10% o'r farchnad?	Oes*
C2: Yn y farchnad(oedd) yr effeithir arni gan y Bil, a oes gan unrhyw gwmni fwy na 20% o'r farchnad?	Oes*
C3: Yn y farchnad(oedd) yr effeithir arni gan y Bil, a oes gan y tri chwmni mwyaf gyda'i gilydd o leiaf 50% o'r farchnad?	Oes*
C4: A fyddai costau'r Bil gael effaith fwy sylweddol ar rai na'r lleill?	Na fyddai
Q5: A yw'r Bil yn debygol o effeithio ar strwythur y farchnad, gan newid nifer neu faint y cwmnïau?	Ydy
C6: A fyddai'r Bil yn arwain at gostau cychwynnol newydd ar gyfer gyflenwyr newydd neu gyflenwyr posibl nad oes rhaid i gyflenwyr presennol eu talu?	Na fyddai
C7: A fyddai'r Bil yn arwain at gostau parhaus ar gyfer gyflenwyr newydd neu gyflenwyr posibl nad oes rhaid i gyflenwyr presennol eu talu?	Na fyddai
C8: A yw technoleg y sector yn newid yn gyflym?	Nac ydy
C9: A fyddai'r Bil yn rhwystro gallu cyflenwyr i ddewis pris, ansawdd, amrywiaeth neu leoliad eu cynhyrchion?	Na fyddai

Sylwer: mae prawf hidlo'r gystadleuaeth wedi cael ei gynnal ar gyfer Cymru gyfan. Fodd bynnag, dylid nodi ei bod yn annhebygol iawn y bydd pob awdurdod lleol yn defnyddio'r un mesur oherwydd gofynion/marchnadoedd gweithredu gwahanol.

*Er nad ydym yn gallu cael mynediad at ddata ar y niferoedd sy'n defnyddio gwasanaethau masnachol, mae gennym wybodaeth am faint eu fflydoedd a nifer y bobl sy'n teithio'n rhatach i ddangos cyfran y

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

farchnad. Bu cryn gydgyfnerthu o fewn y diwydiant mewn meysydd sydd â photensial masnachol, gyda phrif weithredwr wedi dod i'r amlwg o fewn ardaloedd y rhan fwyaf o awdurdodau lleol.

9.12.2 Cefndir y Farchnad

9.12.3 Mae darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn gymhleth.

9.12.4 Gwnaeth Deddf Trafnidiaeth 1985 ddadroleiddio gwasanaethau bysiau lleol yn y DU y tu allan i Lundain a Gogledd Iwerddon. Arweiniodd dadroleiddio gwasanaethau bysiau at newid sylfaenol yn y ffordd mae gwasanaethau'n cael eu darparu ar gyfer y cyhoedd. Ers i'r farchnad gael ei dadroleiddio, caiff gweithredwyr trwyddedig gofrestru unrhyw wasanaeth y maent yn dewis ei weithredu ar sail fasnachol, ar yr amod eu bod yn bodloni gofynion y drwydded a gofynion y Comisiynydd Traffig.

9.12.5 Er nad oes dyletswydd statudol i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol â chymhorthdal, caiff awdurdodau lleol wahodd tendrau am gontractau o dan adran 63 i ddarparu llwybrau neu wasanaethau ychwanegol lle maent o'r farn nad yw anghenion cymdeithasol yn cael eu diwallu gan wasanaethau masnachol.

9.12.6 O'r herwydd, mae'r gwasanaethau sy'n cael eu darparu ledled Cymru yn gyfuniad o wasanaethau masnachol a gwasanaethau â chymhorthdal.

9.12.7 Yn bennaf mae gwasanaethau masnachol yn cael eu gweithredu ar hyd llwybrau bysiau strategol ac mewn ardaloedd lle mae'r boblogaeth yn uchel. Fel arfer mae gwasanaethau bysiau masnachol yn gwneud elw ar gyfer y cwmni bysiau, sydd yn ei dro yn sicrhau eu bod yn parhau i fod yn hyfyw ac yn gynaliadwy.

9.12.8 Mae gwasanaethau bysiau masnachol yn derbyn cyfraniad o geiniog fesul cilometr gan yr awdurdod lleol drwy'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau (BSSG) a roddir iddynt gan Lywodraeth Cymru. Roedd hyn yn lle'r cynllun Ad-dalu Treth Danwydd a'r cynllun Grant Gweithredwyr Gwasanaethau Bysiau, a gafodd eu llunio i sicrhau bod prisiau teithio'n rhatach nag y byddent fel arall. Er mwyn derbyn y BSSG mae'n ofynnol i bob gweithredwr gymryd rhan yn Safon Ansawdd Bysiau Wirfoddol Cymru, sydd â'r nod o ddarparu lefelau gwasanaethau sy'n gymesur â disgwyliadau teithwyr.

9.12.9 Mae gwasanaethau hefyd yn derbyn arian yn lle referniw a gollir o ganlyniad i gludo defnyddwyr cymwys am ddim o dan y Cynllun Teithio

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Rhatach Gorfodol yng Nghymru, ar sail 'dim elw dim colled' ar gyfer y gweithredwr bysiau.

- 9.12.10 Natur llwybrau masnachol yw ei bod yn ofynnol i'r buddsoddiad ariannol ddwyn ffrwyth, wrth hefyd ddiwallu anghenion y teithwyr yn yr ardal honno. Felly mae risg gynhenid na fydd y model masnachol ar ei ben ei hun yn diwallu anghenion pob defnyddiwr posibl, lle mae hyn yn cael effaith negyddol ar broffidioldeb.
- 9.12.11 Mewn ardaloedd poblog, mwy trefol mae gweithredwyr bysiau'n tueddu i gystadlu â'i gilydd ar y ffyrdd ac wrth safleoedd bysiau i godi teithwyr – ond mae'r gystadleuaeth uniongyrchol ar hyd llwybrau cyfan yn gyfyngedig. Gall fod rhai manteision i farchnad sydd wedi cael ei dadreoleiddio, gan y gallai cystadleuaeth ar y ffyrdd arwain at brisiau teithio is a safonau gwasanaeth uwch. Fodd bynnag, mae hefyd yn dod â rhai anfanteision posibl yn y tymor hir sy'n cynnwys problemau ynghylch hyfywedd tymor hir ac ansawdd gwasanaethau o ganlyniad i farchnad sy'n cael ei rhannu, yn ogystal ag ychwanegu cost at y cyfraniad o geiniog fesul cilometr drwy'r BSSG.
- 9.12.12 Gwnaeth ymchwiliad y Comisiynydd Cystadlu yn 2011 i gystadleurwydd y diwydiant bysiau ym Mhrydain Fawr³⁶ dynnu sylw at nifer o bwyntiau perthnasol, sef:

"Cawsom nad yw 46% o lwybrau, sy'n cyfrif am 63% o wasanaethau yn yr ardal gyfeirio yn wynebu cystadleuaeth uniongyrchol effeithiol. Dim ond 3% o lwybrau, sy'n cyfrif am 1% o wasanaethau wythnosol, yn debygol o wynebu cystadleuaeth uniongyrchol effeithiol. Ar gyfer gweddill y llwybrau gwnaeth diffyg gwybodaeth am lifoedd gwasanaethau ein hatal rhag dod i gasgliadau cadarn am faint o gystadleuaeth uniongyrchol roeddent yn ei hwynebu. Er hynny, roedd maint y gorgyffwrdd ar y llwybrau hyn yn awgrymu, o leiaf mewn nifer sylweddol o achosion, ei bod yn annhebygol bod gan gyfran fawr o deithwyr ar y llwybrau hyn ddewis o ran gweithredwr" (tudalen 9);

"mewn rhai achosion gallai'r broses o greu cystadleuaeth uniongyrchol, wedi'i hysgogi gan yr awydd i godi amllder bysiau, arwain at greu capasiti dros ben (h.y. gormod o fysiau'n cael eu gweithredu ar y llwybr o gymharu â'r refeniw sydd ar gael i dalu costau). Mae'n bosibl y bydd hyn yn lleihau'r elw mae gweithredwyr yn ei wneud ac yn golygu eu bod yn colli arian. Bydd gan weithredwr gymhelliad i ychwanegu gwasanaethau a bydd yn

³⁶Y Comisiwn Cystadlu. *Local bus services market investigation: A report on the supply of local bus services in the UK (excluding Northern Ireland and London)*. Rhagfyr 2011.

gwneud hynny cyhyd ag y bo'r refeniw sy'n cael ei ychwanegu yn uwch na'r costau. Gall capasiti dros ben godi wrth i'r gwahanol weithredwyr sy'n cystadlu yn y farchnad ychwanegu gwasanaethau, gan y gellir amseru'r gwasanaethau hyn er mwyn cael refeniw gan wasanaethau gweithredwyr eraill (drwy redeg ychydig o'u blaen), ac i gynnal neu wella manteision y gweithredwr rhwydwaith unigol" (tudalen 8)

9.12.13 Dangosodd dadansoddiad o ofynion Peiriannau Tocynnau Electronig, ar gyfer gweithredwyr bysiau sy'n cymryd rhan yn y Cynllun Teithio Rhatach Gorfodol ar gyfer Cymru, fod tua 70 o weithredwyr sy'n rhedeg cerbydau teithwyr yng Nghymru yn gweithredu gwasanaethau bysiau fel rhan o'u prif fusnes.

9.12.14 Mae cryn amrywiaeth rhwng nifer y cerbydau sy'n cael eu defnyddio gan bob cwmni, o gwmnïau bach a chanddynt un neu ddau gerbyd, i is-gwmnïau sy'n rhan o gwmnïau rhyngwladol sy'n defnyddio dros 300 o gerbydau yng Nghymru. Mae dau gwmni bysiau y mae bwrdeistref yn berchen arnynt sy'n cael eu gweithredu ar hyd braich i'w cyfranddalwyr. Nododd y dadansoddiad fod chwe chwmni yn cyfrif am 67% o fflyd bysiau Cymru.³⁷

9.12.15 Darpariaethau Galluogi

9.12.16 **Cynllun Partneriaethau Cymru (CPC)** – Ni fyddai sefydlu CPC yn cael effaith arwyddocaol ar y farchnad na'r gystadleuaeth, gan, i bob pwrpas, y byddai awdurdodau lleol yn gweithio'n agos gyda gweithredwyr i gytuno ar safonau ar gyfer y gwasanaethau sy'n cael eu darparu yn yr ardal. Byddai unrhyw drefniadau yn sicrhau bod unrhyw weithredwyr newydd sydd am ymuno â marchnad lle mae CPC ar waith yn cael cyfle teg a chyfiawn i ymuno â'r bartneriaeth.

9.12.17 Bydd yn ofynnol i CPCau gyfrannu at y polisïau yn y cynllun trafndiaeth leol perthnasol, cael eu datblygu mewn partneriaeth â gweithredwyr bysiau a bod yn destun proses ymgynghori ystyrlon. Er mwyn sicrhau bod y bartneriaeth rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau'n gytbwys, bwriedir i CPCau gynnwys darpariaethau i weithredwyr bysiau wrthwynebu'n ffurfiol mewn perthynas â safonau gwasanaeth, a byddant yn destun y profion cystadleuaeth priodol.

³⁷Mae'r dadansoddiad yn seiliedig ar ddata dirprwyol (gall nifer y peiriannau tocynnau ar fysiau ar Gymru gael ei ddefnyddio i ddangos nifer y bysiau y mae pob gweithredwr bysiau'n eu defnyddio).

- 9.12.18 **Masnachfreinio** – Byddai cyflwyno masnachfreinio yn arwain at gystadlu dros y farchnad, gan y byddai gweithredwyr yn cystadlu â'i gilydd dros y fasnachfaint yn uniongyrchol. Un o'r ffactorau y mae'n rhaid i awdurdod lleol sydd am ddarparu gwasanaethau yn ei ardal drwy fasnachfaint eu hystyried yw mentrau bach a chanolig, ac mae'n rhaid sicrhau bod contractau ar gyfer masnachfreintiau'n cael eu cynllunio mewn ffordd sy'n galluogi pob gweithredwr, rhai mawr a rhai bach, gystadlu am gcontractau. Byddai'r system 'tystysgrif glirio' (gweler y Nodiadau Esboniadol yn Atodiad 1 am ragor o fanylion) yn galluogi gweithredwyr i gofrestru gwasanaethau, ar yr amod nad ydynt yn cael effaith negyddol ar yr rhwydwaith sydd wedi cael ei fasnachfreinio. Bydd gwir effaith masnachfreinio yn amrywio o un achos i'r llall. Rhaid ystyried pob cynnig am fasnachfaint yn drwyadl drwy fusnes achos manwl, a fydd yn destun archwiliad annibynnol, wedi'i ddilyn gan ymgynghoriad ffurfiol. Dim ond wedyn y gellir gwneud penderfyniad i fasnachfreinio.
- 9.12.19 **Gwasanaethau a Redir gan Awdurdodau Lleol** – Mae'n annhebygol y bydd awdurdodau lleol sy'n dewis rhedeg gwasanaethau bysiau'n cael effaith arwyddocaol ar gystadleuaeth, gan mai'r senario mwyaf tebygol fydd sefyllfa lle mae awdurdod lleol yn dewis rhedeg gwasanaethau pan fydd cystadleuaeth wan neu ddiffyg cystadleuaeth wrth gynnig contract ar gyfer gwasanaethau â chymhorthdal. Mae'r newidiadau deddfwriaethol yn golygu y byddai awdurdodau lleol yn gallu ymuno â'r farchnad a gweithredu gwasanaethau masnachol i wneud elw yn yr un ffordd ag unrhyw weithredwr masnachol arall. Byddai'n rhaid i'r awdurdod lleol sydd am wneud hynny sicrhau ei fod yn cydymffurfio â rheolau cymorth gwladwriaethol a chyfraith gystadleuaeth, a byddai'n ddarostyngedig i'r un cyfyngiadau o ran cystadlu a chofrestru ag unrhyw weithredwr arall.
- 9.12.20 At ei gilydd mae Llywodraeth Cymru yn disgwyl mai bach iawn fydd effaith y darpariaethau eu hunain ar gystadlu. Mae'n bosibl y bydd rhai colledion net i fusnesau unigol wrth iddynt aros am ganlyniad eu cynigion; fodd bynnag, ar hyn o bryd mae cwmnïau'n cystadlu ar y ffyrdd ac yn wynebu cystadleuaeth gan yr un cystadleuwyr. Byddai sefydlu unrhyw fasnachfaint yn cael effaith gadarnhaol gref ar y gymdeithas, gan arwain at fanteision ar gyfer teithwyr ac ansawdd gwasanaethau gwell.
- 9.12.21 Cyn penderfynu bwrw ymlaen â threfniadau o dan un o'r darpariaethau galluogi, byddai'n ofynnol i awdurdodau lleol gynnal asesiad trwyadl o gynigion, eu heffeithiau, eu cost a'u manteision. Hefyd, mae'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd yn ymgynghoreion gorfodol ar gyfer cynigion ynghylch masnachfreinio.

9.12.22 Rhannu Gwybodaeth

- 9.12.23 Ni ddisgwylir i'r darpariaethau ar gyfer rhannu gwybodaeth beri unrhyw broblemau o ran cystadleuaeth. Bydd yn ofynnol i'r holl weithredwyr ddarparu'r un wybodaeth, felly, effeithir ar bob un i'r un graddau.

10. Pennod 10: Adolygu ar ôl gweithredu

10.1 Y cefndir

10.1.1 Bydd y Bil arfaethedig yn creu darpariaethau galluogi ar gyfer darparu offer y gallai awdurdodau lleol ystyried eu defnyddio wrth gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau, gan gynnwys trefniadau cydweithio gwell (Cynllun Partneriaeth Cymru), masnachfaint a gwasanaethau bysiau sy'n cael eu rhedeg gan awdurdodau lleol. Bydd y Bil arfaethedig yn creu trefniadau newydd ar gyfer rhannu gwybodaeth, gan gynnwys data agored a gwybodaeth am wasanaethau, i wneud yr wybodaeth ar gyfer y cyhoedd yn haws cael ati ac yn fwy dibynadwy a bydd yn rhoi awdurdodau lleol mewn sefyllfa well i allu gwneud trefniadau i fynd i'r afael â newidiadau yn y gwasanaeth a ddarperir. Bydd y Bil yn newid hefyd yr oed pan fydd cwsmer yn gymwys am y cynllun tocynnau teithio rhatach sy'n cael ei redeg yng Nghymru er mwyn ei gysoni ag oed pensiwn gwladol y cwsmer, ac yn newid y gofyn o ran prif neu unig gartref.

10.1.2 Rhagdybir na ddaw'r is-ddeddfwriaeth i roi'r Bil ar waith i rym cyn gwanwyn 2022. Er osgoi amwysedd, yn y ddogfen hon (Pennod 10), mae'r term "ar ôl gweithredu" yn cyfeirio at y cyfnod ar ôl rhoi'r is-ddeddfwriaeth angenrheidiol ar waith.

10.1.3 Wrth ddatblygu'r cynigion a thrwy siarad â rhanddeiliaid, mae Llywodraeth Cymru wedi crynhoi llinell sylfaen ddefnyddiol o'r wybodaeth ddiweddaraf am wasanaethau bysiau yng Nghymru a bydd hynny'n ddefnyddiol wrth adolygu gweithrediad y Bil.

10.2 Darpariaethau galluogi

10.2.1 Os bydd awdurdod lleol yn dewis defnyddio un o'r arfau a geir yn narpariaethau galluogi'r Bil, bydd gofyn iddo gynnal asesiad manwl o'r goblygiadau, gan gynnwys asesiad ariannol llawn o'r costau a'r manteision, cyn penderfynu a ddylai fynd yn ei flaen. Byddai gofyn iddo gymryd camau eraill hefyd, fel cynnal ymgynghoriadau ac archwiliadau ariannol, gan ddibynnu pa offer y mae'n ystyried ei ddefnyddio. Mae'n debygol felly yr aiff llawer iawn o amser heibio cyn y daw cytundeb partneriaeth, cynllun masnachfaint neu wasanaeth bysiau sy'n cael ei redeg gan awdurdod lleol i rym trwy ddefnyddio darpariaethau'r Bil.

10.2.2 O fewn 5 mlynedd ar ôl ei roi ar waith, bydd Llywodraeth Cymru'n cynnal adolygiad cychwynnol ac yn casglu tystiolaeth ynghylch ymateb awdurdodau lleol i'r ddeddfwriaeth alluogi ac i ba raddau y bydd y

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

darpariaethau wedi'i defnyddio. Bydd yn asesu hefyd yr arweiniad a fydd wedi'i baratoi o dan y ddeddfwriaeth ar gyfer awdurdodau lleol, o ran ei ddefnyddioldeb, a yw'n adlewyrchu'r arfer gorau a pha newidiadau fydd eu hangen yn sgil adborth. Bydd yn ystyried hefyd a oes ffactorau eraill sy'n effeithio ar ei weithrediad.

10.2.3 O fewn 10 mlynedd ar ôl ei roi ar waith, pan fydd yr offer wedi'u defnyddio ac wedi bod ar waith am gyfnod o amser, bydd Llywodraeth Cymru'n cynnal adolygiad arall, i asesu'u heffeithiau ar y gwasanaethau. Bydd yn asesu'r effeithiau ar gwmnïau bysiau ac awdurdodau lleol, yn arbennig o ran cost defnyddio'r offer. Bydd Llywodraeth Cymru'n gwneud hyn trwy barhau i siarad â'r prif randdeiliaid, gan gynnwys awdurdodau lleol, cwmnïau bysiau, cynrychiolwyr cwmnïau bysiau, y Comisiynydd Traffig a grwpiau cynrychioli teithwyr. Bydd yn gwneud hyn hefyd trwy ddadansoddi ystadegau ar lefel adran, Cymru a'r DU am wasanaethau bysiau, i weld a yw'r defnyddwyr wedi newid, hynny yw, lle cafodd yr offer eu defnyddio.

10.2.4 Caiff yr adolygiad a gynhelir hyd at 10 mlynedd ar ôl ei roi ar waith ei ddefnyddio i fesur effaith y ddeddfwriaeth ar y diwydiant ac i weld a yw wedi esgor ar yr effeithiau a fwriadwyd a sicrhau manteision i deithwyr a chymunedau yng Nghymru. Ymhlith y prif ffactorau y bydd angen eu hystyried fydd yr effaith ar y defnydd o'r bysiau, amllder gwasanaethau, ansawdd y gwasanaethau (gan gynnwys eu prydlongdeb a'u dibynadwyedd), integreiddio gwasanaethau, oriau'r gwasanaethau a'r angen am gymhorthdal. Defnyddir adborth teithwyr a grwpiau cynrychioli teithwyr hefyd i asesu effeithiolrwydd y model gweithredu hwn.

10.2.5 Darpariaethau rhannu gwybodaeth

10.2.6 Caiff yr adolygiad ar ôl ei weithredu o'r darpariaethau gwybodaeth ei gynnal 5 mlynedd ar ôl i'r Bil gael cydsyniad y frenhines.

10.2.7 Data agored - bydd Llywodraeth Cymru'n siarad ag awdurdodau lleol a Traveline Cymru i asesu lefel, ansawdd a chywirdeb yr wybodaeth y bydd cwmnïau bysiau'n ei rhoi o'i chymharu â'r wybodaeth gyfatebol cyn y ddeddfwriaeth newydd. Bydd yn casglu data hefyd ynghylch i ba raddau y mae darparwyr cynlluniau teithio a datblygwyr apiau ffonau clyfar yn defnyddio'r wybodaeth. Caiff yr wybodaeth ei defnyddio i weld a yw'r wybodaeth a ddarperir yn unol â'r ddeddf yn cyrraedd y cyhoedd. Bydd yn mesur a yw cwsmeriaid yn fodlon â hygyrchedd ac argaeledd yr wybodaeth am wasanaethau bysiau trwy gynnal arolygon o foddhad cwsmeriaid ac adborth grwpiau cynrychioli teithwyr. Bydd yn asesu effaith

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

y costau cysylltiedig ar gwmnïau bysiau ac a yw bod mwy o wybodaeth ar gael wedi effeithio ar y defnydd.

10.2.8 Gwybodaeth am wasanaethau - bydd Llywodraeth Cymru'n gofyn i awdurdodau lleol am adborth ynghylch:

- tueddiadau yn y prisiau tendro am wasanaethau â chymhorthdal, i weld a yw'r darpariaethau ynghylch gwybodaeth am wasanaethau wedi arwain at dendro mwy cystadleuol; a
- a yw darparu gwybodaeth am wasanaethau wedi helpu awdurdodau lleol i gynllunio'u rhwydweithiau bysiau lleol yn well.

10.2.9 Bydd Llywodraeth Cymru'n defnyddio'r wybodaeth hon i asesu a yw'r ddeddfwriaeth wedi cyflawni'r effeithiau a fwriadwyd.

BIL GWASANAETHAU BYSIAU (CYMRU)

NODYN ESBONIADOL

CYFLWYNIAD

1. Mae'r Nodiadau Esboniadol hyn ar gyfer Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) a gyflwynwyd i Gynulliad Cenedlaethol Cymru ar xx. Fe'u lluniwyd gan Adran Drafnidiaeth Llywodraeth Cymru er mwyn cynorthwyo'r sawl sy'n darllen y Bil. Dylid darllen y Nodiadau Esboniadol ar y cyd â'r Bil, ond nid ydynt yn rhan ohono.
2. Ni fwriedir i'r Nodiadau Esboniadol fod yn ddisgrifiad cynhwysfawr o gynnwys y Bil. Os ymddengys nad oes angen rhoi unrhyw esboniad neu sylw ar ddarpariaeth unigol yn y Bil, nis rhoddir.

Crynodeb o ddarpariaethau'r Bil

3. Bydd y Bil yn gwneud newidiadau i'r fframwaith deddfwriaethol ar gyfer cynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru. Yn fras bydd yn diwygio darpariaethau deddfwriaethol presennol er mwyn rhoi amryw o ddulliau i awdurdodau lleol i gynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol yn eu hardaloedd.
4. Bydd y Bil hefyd yn rhoi trefniadau newydd ar waith ar gyfer rhannu gwybodaeth am lwybrau, pris tocynnau ac amserlenni.
5. Mae'r Bil yn cynnwys darpariaethau a fydd yn gwneud y canlynol:
 - diwygio'r darpariaethau presennol ar gyfer trefniadau gwaith partneriaeth rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau a amlinellir yn adrannau 114 a 123 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 (a adwaenir fel Cynlluniau Partneriaeth Cymru);
 - diwygio system y Cynlluniau Contractau Ansawdd ar gyfer masnachfreinio a amlinellir yn adrannau 124 i 134B o Ddeddf Trafnidiaeth Cymru 2000 (a adwaenir fel Cynlluniau Masnachfreinio Cymru);
 - dileu'r cyfyngiad sy'n atal awdurdodau lleol rhag rhedeg gwasanaethau bysiau fel y cânt ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn eu hardal, neu yn eu hardal ac ardaloedd awdurdodau lleol eraill pan fyddant yn gweithredu ar y cyd, naill ai yn fewnol neu drwy gwmni;
 - galluogi Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau sy'n ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr, awdurdodau lleol a'r Comisiynydd Traffig ddarparu gwybodaeth ragnodedig am wasanaethau bysiau yng Nghymru at ddiben sicrhau bod gwybodaeth ar gael i deithwyr am y gwasanaethau bysiau sy'n gweithredu yng Nghymru; a
 - galluogi awdurdodau lleol i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau ddarparu gwybodaeth ragnodedig pan fydd gwasanaethau cofrestredig yn cael

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

eu canslo neu eu hamrywio, lle mae'r awdurdod lleol yn ceisio cynnal y lefel gwasanaeth.

Cefndir cyffredinol

Y fframwaith rheoleiddiol

5. Mae'r fframwaith rheoleiddiol ar gyfer darparu ac ariannu gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn debyg i'r un ar gyfer Lloegr (y tu allan i Lundain) a'r Alban, ac mae'n seiliedig ar farchnad fasnachol, gyda rhywfaint o gymhorthdal a chyllid ar gyfer teithio rhatach gan y llywodraeth. Mae gan awdurdodau lleol amrediad o bwerau, gan gynnwys y gallu i roi cymhorthdal i wasanaethau na fyddent yn fasnachol hyfyw fel arall.

Y Cefndir Deddfwriaethol

6. Yn bennaf mae'r fframwaith cyfreithiol ar gyfer gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn seiliedig ar y Deddfau canlynol:
 - Deddf Trafnidiaeth 1968 ("Deddf 1968");
 - Deddf Cerbydau Cyhoeddus i Deithwyr 1981 ("Deddf 1981");
 - Deddf Trafnidiaeth 1985 ("Deddf 1985");
 - Deddf Trafnidiaeth 2000 ("Deddf 2000"); a
 - Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006.
7. Nid yw Deddf 1968 yn cael ei diwygio gan y Bil ac nid yw ei darpariaethau'n benodol berthnasol i'r materion yr ymdrinnir â hwy yn y Bil.
8. Mae Deddf 1981 yn sefydlu comisiynwyr traffig ar gyfer ardaloedd traffig yng Nghymru a Lloegr ac yn yr Alban (Rhan 1), ac mae'n gwneud darpariaeth ar gyfer cerbydau gwasanaeth cyhoeddus a thrwyddedu personau i'w gweithredu (Rhan 2). Nid yw Deddf 1981 yn cael ei diwygio gan y Bil hwn (yn wir, mae trwyddedu gweithredwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus yn fater a gedwir gan Senedd y DU o dan baragraff 113 o Atodlen 7A i Ddeddf Llywodraeth Cymru 2006). Fodd bynnag, mae'r darpariaethau hyn yn arwyddocaol oherwydd bod rhaid i weithredwr gwasanaeth bysiau lleol feddu ar drwydded cerbydau gwasanaeth cyhoeddus er mwyn cofrestru'r gwasanaeth lleol o dan adran 6(4) o Ddeddf 1985, neu i ymrwymo i gytundeb masnachfreinio ar gyfer gwasanaethau lleol o dan adran 130 o Ddeddf 2000 (oni bai yn y naill achos neu'r llall y rhoddir trwydded bysiau cymunedol iddo o dan adran 22 o Ddeddf 1985).
9. I bob pwrpas dileodd Deddf 1985 ddyletswydd awdurdodau lleol i weithredu gwasanaethau bysiau lleol, a chreu marchnad agored i gwmnïau preifat weithredu gwasanaethau bysiau lleol (gyda rhai eithriadau). Ar y pryd adwaenid hyn fel "dadreoleiddio", er bod fframwaith rheoleiddiol ar waith a gafodd ei sefydlu gan Ddeddf 1985 mewn perthynas â chofrestru gwasanaethau bysiau. Felly, ar yr amod bod gweithredwr yn cofrestru gwasanaeth gyda'r Comisiynydd Traffig o dan adran 6 o Ddeddf 1985, caiff weithredu unrhyw lwybr mae'n dymuno ei weithredu i unrhyw amserlen (yn ddarostyngedig i rai cyfyngiadau).

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

10. Mae Rhan 4 o Ddeddf 1985 yn cyfyngu'r rhan y caiff awdurdodau lleol ei chwarae yn y farchnad gwasanaethau bysiau i achosion lle nad yw'r sector preifat yn diwallu anghenion ardal yr awdurdod o ran trafndiaeth gyhoeddus (adran 63 – gweler paragraff 11 isod). Yn gymaint ag y mae'r cyfyngiad hwnnw'n berthnasol yng Nghymru, mae'n cael ei ddileu gan y diwygiadau a wneir gan Ran 3 o'r Bil, fel y caiff awdurdodau lleol yng Nghymru ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn uniongyrchol.
11. Mae adran 63 o Ddeddf 1985 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol sicrhau bod gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yn cael eu darparu, fel y mae'r awdurdod lleol yn ystyried yn briodol, er mwyn diwallu anghenion ardal yr awdurdod lleol mewn perthynas â thrafnidiaeth gyhoeddus. Mae'r adran honno'n caniatáu i awdurdodau lleol roi cymhorthdal i wasanaethau os ydynt yn ystyried na fyddai'r anghenion mewn perthynas â thrafnidiaeth gyhoeddus yn cael eu diwallu yn ardal yr awdurdod lleol fel arall.
12. Mae Deddf 2000 yn gwneud darpariaeth helaeth mewn perthynas ag amryw ddulliau trafndiaeth. Mae Rhan 2 o'r Ddeddf yn ymdrin â thrafnidiaeth leol a gwasanaethau bysiau lleol yn benodol.
13. Mae Adran 108 o Ddeddf 2000 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol ddatblygu polisiau mewn perthynas â thrafnidiaeth yn ardal yr awdurdod, ac ar gyfer gweithredu Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (sy'n ofynnol o dan Ddeddf 2006). Wedyn bydd rhaid i bob awdurdod lleol lunio cynllun trafndiaeth lleol sy'n amlinellu'r polisiau hynny a'r cynigion ar gyfer eu gweithredu.
14. Mae llawer o weddill Rhan 2 o Ddeddf 2000 yn cynnwys darpariaethau sy'n rhoi amryw opsiynau i awdurdodau lleol i helpu i sicrhau bod gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu darparu. Mewn perthynas â Chymru, y rhain yw cynlluniau partneriaeth ansawdd (sy'n cael eu diwygio gan Ran 2, Pennod 1 o'r Bil hwn i ddod yn gynlluniau partneriaeth Cymru), cynlluniau contractau ansawdd (sy'n cael eu diwygio gan Ran 2, Pennod 2 o'r Bil i ddod yn gynlluniau masnachfreinio Cymru) a chynlluniau tocynnau.
15. Mae Deddf 2006 yn gwneud darpariaeth gyffredinol ar gyfer trafndiaeth yng Nghymru, gan gynnwys, yn benodol, gosod dyletswydd ar Weinidogion Cymru i gyhoeddi Strategaeth Drafnidiaeth Cymru (adran 2), diwygio'r adrannau o Ddeddf 2000 sy'n ymdrin â chynlluniau trafndiaeth lleol (adran 3 a'r Atodlen), rhoi pwerau i Weinidogion Cymru sy'n debyg i bwerau awdurdodau lleol mewn perthynas â sicrhau gwasanaethau trafndiaeth yng Nghymru na fyddent yn cael eu darparu fel arall, gan gynnwys rhoi cymorthdaliadau (adran 7) a rhoi pwerau i sefydlu cyd-awdurdodau trafndiaeth drwy orchymyn (adran 5). Mae cyd-awdurdod trafndiaeth yn gorff y gellir ei sefydlu er mwyn cyflawni swyddogaethau trafndiaeth penodol dau neu fwy o awdurdodau lleol Cymru. Os sefydlir corff o'r fath gallai'r swyddogaethau y gallai eu cyflawni gynnwys swyddogaethau'r awdurdodau lleol mewn perthynas â gwasanaethau bysiau lleol fel y'u hamlinellir yn Neddfau 1985 a 2000. Pe bai'r swyddogaethau hynny'n cael eu trosglwyddo i gyd-awdurdod trafndiaeth, byddai'r gorchymyn sy'n gwneud hynny hefyd yn gwneud darpariaeth i'r cyfeiriadau perthnasol at awdurdodau lleol yn Neddfau 1985 a 2000 gael eu darllen fel pe baent yn gyfeiriadau at y cyd-awdurdod trafndiaeth.
16. Sylwer, fodd bynnag, fod Rhan 5 o'r Bil Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru), sydd yn nwylo'r Senedd ar hyn o bryd, yn gwneud darpariaeth newydd ar gyfer cydweithio

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

rhwng awdurdodau lleol yng Nghymru. Gall rheoliadau a wneir o dan y Rhan honno sefydlu cyd-bwyllgorau corfforaethol sy'n cynnwys dau neu fwy o awdurdodau lleol a gaiff arfer y swyddogaethau a drosglwyddir i'r pwyllgorau hynny gan y rheoliadau. Mae'r swyddogaethau a all gael eu trosglwyddo'n cynnwys swyddogaethau trafndiaeth. Mae'r system newydd hon yn disodli'r system Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth mewn perthynas â swyddogaethau trafndiaeth, ac o ganlyniad cynigir bod darpariaethau Deddf 2006 mewn perthynas â Chyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn cael eu diddymu gan y Bil hwnnw.

17. Os bydd cyd-bwyllgorau corfforaethol yn cael eu sefydlu gan y rheoliadau o dan y Bil Llywodraeth Leol ac Etholiadau (Cymru) i gyflawni swyddogaethau trafndiaeth, mae'r rheoliadau'n gwneud darpariaeth i sicrhau bod cyfeiriadau at awdurdodau lleol yng Nghymru yn y ddeddfwriaeth berthnasol mewn perthynas â thrafnidiaeth yn cael eu darllen fel cyfeiriadau at y cyd-bwyllgorau. Mae'n bosibl y bydd hyn yn cynnwys cyfeiriadau yn Neddfau 1985 a 2000 fel y'u diwygiwyd gan y Bil hwn.
18. Sylwer hefyd i Ddeddfau 1985 a 2000 gael eu diwygio yn ddiweddar gan Ddeddf Gwasanaethau Bysiau 2017. Mae'r Ddeddf honno'n ddeddfwriaeth ar gyfer Lloegr yn unig sy'n gwneud darpariaeth ynghylch y ffordd mae gwasanaethau yn Lloegr yn cael eu cynllunio a'u darparu. Mae'n cynnwys trefniadau partneriaeth a masnachfreinio newydd yn ogystal â darpariaethau ar gyfer rhannu gwybodaeth sy'n berthnasol i Loegr yn unig. Mae diwygiadau a wnaed gan y Ddeddf honno yn berthnasol i Loegr yn unig, ond maent yn cael eu hystyried mewn diwygiadau i'r Deddfau hynny a wneir gan y Bil hwn o ran rhifo a lleoli darpariaethau newydd.
19. I'r gwrthwyneb, mae Deddf Trafnidiaeth (Yr Alban) 2001 hefyd yn gwneud diwygiadau i Ddeddf 1985 am fod y Ddeddf honno yn cynnwys yr Alban yn ogystal â Chymru a Lloegr. Fodd bynnag, ni chaiff Deddf gan Senedd yr Alban ond gwneud darpariaeth sy'n berthnasol i awdurdodaeth yr Alban. Felly, at ddibenion y Bil hwn, mae unrhyw newidiadau a wneir i Ddeddf 1985 gan Ddeddf yr Alban yn cael eu trin fel pe na baent yn bodoli (o ran y gyfraith nid ydynt yn bodoli yn awdurdodaeth Cymru a Lloegr). Er enghraifft, mae Deddf yr Alban yn mewnosod adrannau newydd 6K a 6N yn Neddf 1985, ond nid yw'r adrannau hynny'n bodoli yn awdurdodaeth Cymru a Lloegr. Felly mae adran 12 o'r Bil hefyd yn mewnosod adrannau newydd 6K i 6O yn Neddf 1985, ond bydd yr adrannau newydd hynny'n rhan o gyfraith Cymru a Lloegr yn unig, ac fe'u hystyrir fel pe na baent yn bodoli at ddibenion cyfraith yr Alban.

Rhestr o dermau deddfwriaethol presennol

20. Mae nifer o dermau yn y Nodiadau hyn sy'n dod o ddeddfwriaeth bresennol. Mae'r paragraff hwn yn amlinellu ac yn egluro'r rhai mwyaf cyffredin:

"trwydded bysiau cymunedol" yw trwydded a roddir gan y comisiynydd traffig o dan adran 22 o Ddeddf 1985. Gellir ei rhoi i gyrff wedi'u heithrio (i bob pwrpas gweithredwr anfasnachol) mewn perthynas â defnyddio cerbyd gwasanaeth cyhoeddus i ddarparu gwasanaethau bysiau cymunedol, neu i ddarparu gwasanaeth bysiau cymunedol (nad yw'n rhan o wasanaeth lleol) sy'n cludo teithwyr am log neu dâl lle bydd cludo'r teithwyr hynny'n helpu'n uniongyrchol i ddarparu gwasanaethau bysiau cymunedol drwy ddarparu cymorth ariannol ar ei gyfer. (A *"gwasanaethau bysiau cymunedol"* yw gwasanaethau lleol a ddarperir gan gorff wedi'i eithrio sy'n ymwneud ag anghenion

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

cymdeithasol a llesiant cymuned heb y bwriad o wneud elw (naill ai i'r corff neu i unrhyw berson arall) drwy gerbyd wedi'i addasu i gludo mwy nag wyth teithiwr.)

Mae "*gwasanaeth lleol*" yn cael ei ddiffinio gan adran 2 o Ddeddf 1985 ac mae'r un diffiniad yn berthnasol yn Rhan 2 o Ddeddf 2000. Er bod rhai eithriadau, at ei gilydd mae'n cyfeirio at wasanaethau sy'n defnyddio un cerbyd gwasanaeth cyhoeddus neu fwy i gludo teithwyr sydd wedi prynu tocynnau ar wahân ar y ffordd, gan stopio o leiaf unwaith bob 15 milltir.

"*awdurdodau trafnidiaeth lleol*" yng Nghymru yw'r awdurdodau lleol, hynny yw, y 22 o gynghorau sir a chynghorau bwrdeistref sirol. Yn y ddogfen hon rydym yn defnyddio'r term "*awdurdodau lleol*".

Mae "*cerbyd gwasanaeth cyhoeddus*" yn cael ei ddiffinio gan adran 1 o Ddeddf 1981, ac mae'n golygu cerbyd modur sydd naill ai (i) wedi'i addasu i gludo mwy nag wyth teithiwr a ddefnyddir i gludo teithwyr am log neu dâl, neu (ii) yn gerbyd nad yw wedi'i addasu a ddefnyddir i gludo teithwyr am log neu dâl sydd wedi prynu tocynnau ar wahân, fel rhan o fusnes sy'n cario teithwyr.

Mae "*Comisiynwyr Traffig*" yn cael eu penodi gan yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth o dan adran 4 o Ddeddf 1981. Comisiynydd Traffig Cymru yw'r rheoleiddiwr annibynnol sy'n gyfrifol am gofrestru gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru ac am drwyddedu gweithredwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus a cherbydau nwyddau mawr.

RHAN 2, PENNOD 1 - CYNLLUNIAU PARTNERIAETH CYMRU (CPC)

Crynodeb o'r diwygiadau

21. Mae'r Rhan hon yn diwygio adrannau 114 i 123 o Ddeddf 2000 ac yn diwygio'r darpariaethau ynghylch cofrestru gwasanaethau bysiau lleol yn Neddf 1985 sy'n gysylltiedig â sefydlu CPC (adrannau 6 i'r adran 6O newydd arfaethedig).
22. Effaith y diwygiadau yw caniatáu i awdurdodau lleol yng Nghymru sefydlu "cynlluniau partneriaeth Cymru" (CPC). Gelwid y cynlluniau hyn yn "cynlluniau partneriaeth ansawdd" (CPA) gynt.
23. Mae'r diwygiadau a wneir gan adrannau 2 i 12 o'r Bil yn diwygio'r gyfundrefn CPA yn sylweddol, ac yn rhoi enw newydd i'r cynlluniau, sef cynlluniau partneriaeth Cymru (CPC). Er bod Deddf Gwasanaethau Bysiau 2017 wedi cyflwyno dau fath newydd o gynlluniau ar gyfer Lloegr yn Neddf 2000, nid yw enwau'r cynlluniau newydd yn egluro eu bod yn ymwneud â Lloegr yn unig. Gan hynny mae ailenwi'r CPA yn gynlluniau partneriaeth Cymru yn egluro bod y cynlluniau hyn yn ymwneud â Chymru. Mae'r ailenwi hefyd yn adlewyrchu'r ffaith bod newidiadau o ran y ffyrdd y mae CPC yn gweithredu ac o ran cwmplas y pethau y caniateir eu cynnwys o dan CPC o gymharu â'r gyfundrefn CPA bresennol.
24. Y prif newidiadau yw:
 - O dan CPC caiff awdurdod lleol ddarparu cyfleusterau (yn yr un modd ag o dan CPA) ond caiff hefyd roi mesurau ar waith (naill ai ynghyd â chyfleusterau neu beidio) megis mesurau rheoli traffig. Rhaid i wasanaethau lleol sy'n defnyddio'r cyfleusterau neu'n cael budd o'r mesurau mewn CPC gael eu darparu yn unol â safonau gwasanaeth a bennir yn y cynllun ar gyfer y gwasanaeth.
 - Caniateir pennu ystod ehangach o bethau yn safonau gwasanaeth o dan CPC. Mae'r pethau hyn wedi eu categorïddio fesul "gofynion o ran llwybrau teithio" (sef gofynion sy'n ymwneud ag amlder ac amseriad llwybr teithio) a "gofynion gweithredol" (sef unrhyw beth arall, gan gynnwys gofynion ynghylch y mathau o gerbydau a ddefnyddir ac ynghylch prisiau a thocynnau).
 - Mae ystod ehangach o safonau gwasanaeth y caiff gweithredwyr eu gwrthwynebu o dan CPC. Caniateir gwrthwynebu unrhyw ofyniad o ran llwybrau teithio ac unrhyw ofyniad gweithredol sy'n ymwneud â phrisiau neu docynnau (yn hytrach na'r gofynion cyfatebol o ran llwybrau teithio a gofynion o ran pennu prisiau uchaf o dan CPA).
 - Fodd bynnag, er mwyn i ofyniad gael ei ddileu o CPC o ganlyniad i wrthwynebiadau, rhaid bod nifer digonol o wrthwynebiadau derbyniadwy wedi eu gwneud gan weithredwyr (bydd rheoliadau yn nodi'r hyn sy'n cyfrif fel nifer digonol a pha wrthwynebiadau sy'n dderbyniadwy). O dan CPA mae un gwrthwynebiad (ar yr amod ei fod yn dderbyniadwy o dan y rheoliadau) yn ddigon i beri i ofyniad gael ei ddileu o gynllun.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Y Cefndir Deddfwriaethol

25. Mae'r Cyflwyniad i'r nodiadau esboniadol hyn yn gosod y cyd-destun deddfwriaethol ehangach o ran darparu gwasanaethau bysiau. Mae paragraffau 26 i 32 isod yn nodi cefndir deddfwriaethol penodol CPC.
26. Ar hyn o bryd, mae adrannau 114 i 123 o Ddeddf 2000 yn caniatáu i awdurdodau lleol yng Nghymru, naill ai yn unigol neu ar y cyd ag awdurdodau lleol eraill (gan gynnwys awdurdodau lleol yn Lloegr), wneud CPA os ydynt yn meddwl y bydd hynny'n helpu'r awdurdodau lleol i weithredu eu polisiau trafnidiaeth lleol.
27. Cyn y diwygiadau a wnaed gan Ddeddf Gwasanaethau Bysiau 2017, roedd awdurdodau lleol yn Lloegr yn cael sefydlu CPA. Fodd bynnag, roedd y Ddeddf honno yn cyflwyno dau ddewis amgen tebyg ar gyfer Lloegr yn unig yn lle'r CPA, sef cynlluniau partneriaeth uwch a phartneriaethau estynedig. O ganlyniad i'r newidiadau hynny, ni chaiff awdurdodau lleol yn Lloegr fod yn rhan o CPA ond pan fônt wedi eu gwneud ar y cyd ag awdurdod lleol yng Nghymru.
28. O dan drefn CPA mae awdurdod lleol neu awdurdodau lleol yn darparu cyfleusterau (megis lonydd bysiau, safleoedd bysiau, gorsafoedd bysiau neu orsafoedd terminws) yn holl ardal y CPA, neu mewn rhan o'r ardal honno, ac yn gyfnewid am hynny mae gweithredwyr sydd am ddefnyddio'r cyfleusterau hynny yn ymrwymo i ddarparu gwasanaethau lleol yn unol â'r safonau a bennir yn y CPA gan yr awdurdod lleol perthnasol.
29. Gan hynny, mae CPA yn ddull sy'n galluogi awdurdodau lleol i negodi safonau penodol o ran gwasanaethau bysiau lleol mewn marchnad a fyddai fel arall yn farchnad agored ar gyfer cofrestru gwasanaethau. Yn wahanol i gynllun contractau ansawdd (neu gynllun masnachfreinio Cymru, fel y bydd yn cael ei ailenwi) nid yw CPA yn rhoi hawliau unigryw i weithredwyr i weithredu llwybr teithio.
30. Er y caniateir i CPA osod gofynion ar weithredwyr gwasanaeth o fewn ardal y cynllun, ni chaniateir i'r cynllun gael effaith andwyol ar gystadleuaeth yn yr ardal, oni bai y gellir cyfiawnhau'r effaith honno at ddibenion:
 - sicrhau gwelliannau o ran ansawdd y cerbydau neu'r cyfleusterau a ddefnyddir ar gyfer darparu gwasanaethau lleol, neu mewn cysylltiad â hynny;
 - sicrhau gwelliannau eraill o ran gwasanaethau lleol sydd o fudd i ddefnyddwyr gwasanaethau lleol; neu
 - lleihau tagfeydd traffig, sŵn neu lygredd aer, neu gyfyngu arnynt.
31. Rhaid i effaith y gofynion o ran y gwasanaeth ar gystadleuaeth fod yn gymesur â'r diben (gweler y prawf cystadleuaeth ("competition test") ym mharagraff 2 o Atodlen 10 i Ddeddf 2000). Mae pŵer gan yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd o dan Atodlen 10 i ymchwilio i gynllun os yw'n meddwl efallai na fydd y cynllun yn bodloni'r prawf cystadleuaeth.
32. Mae trefniadau gwirfoddol hefyd ar gael i weithredwyr bysiau ac awdurdodau lleol, lle caiff awdurdodau lleol gytuno i arfer eu swyddogaethau mewn ffyrdd penodol, a bod gweithredwyr yn cytuno, yn gyfnewid am hynny, i ddarparu gwell

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

gwasanaethau bysiau gyda'r nod o hybu defnyddio bysiau. Mae cynlluniau gwirfoddol o'r fath yn ddarostyngedig o hyd i'r prawf cystadleuaeth ym mharagraff 2 o Atodlen 10 i Ddeddf 2000. Y prif wahaniaeth rhwng cynllun gwirfoddol a CPA yw, o dan CPA, fod rhwymedigaeth gyfreithiol ar bob gweithredwr mewn ardal CPA i gydymffurfio â'r safonau gwasanaeth a nodir yn y cynllun, neu fel arall ni chaniateir i'r gweithredwr ddefnyddio'r cyfleusterau a ddarperir gan yr awdurdod lleol o dan y cynllun (gall methu â chyrhaedd safonau gwasanaeth wrth ddefnyddio cyfleusterau o dan CPA arwain at osod cosbau ariannol o dan adran 155 o Ddeddf 2000).

Sylwebaeth fanwl ar adrannau yn Rhan 2, Pennod 1 o'r Bil

Adran 2 – Cynlluniau Partneriaeth Cymru

33. Mae adran 2 o'r Bil yn diwygio adran 114 o Ddeddf 2000 i gyflwyno Cynlluniau Partneriaeth Cymru. Mae adran 114(1) yn caniatáu i un neu ragor o awdurdodau lleol wneud Cynllun Partneriaeth Cymru (CPC), yn unigol neu ar y cyd, ar yr amod y byddai gwneud CPC yn cyfrannu at y polisiau a nodir yn eu cynllun trafndiaeth lleol (gweler y diwygiad a wneir gan is-adran (3)(a)(ii)). Mae cynllun trafndiaeth lleol yn gynllun a luniwyd yn unol ag adran 108 o Ddeddf 2000 sy'n nodi polisiau'r awdurdod lleol ar gyfer hybu ac annog trafndiaeth ddiogel, integredig, effeithlon a darbodus i'w ardal, o'i ardal ac o fewn ei ardal, a pholisiau'r awdurdod lleol sydd â'r nod o gyfrannu at strategaeth drafndiaeth genedlaethol Cymru.
34. Mae adran 114(1A) o Ddeddf 2000 yn darparu y caniateir gwneud CPC ar y cyd rhwng awdurdodau lleol Cymru, neu y caniateir gwneud CPC gan awdurdod lleol yn Lloegr ar yr amod y'i gwneir ar y cyd ag awdurdod lleol yng Nghymru. Mae hyn yn caniatáu gwneud cynlluniau sy'n cwmpasu gwasanaethau lleol sy'n gweithredu ar draws ffin Cymru a Lloegr.
35. Mae is-adran (3)(c) o'r Bil yn mewnosod is-adrannau newydd (2), (2A), (2B), (3) a (3ZA) yn adran 114 o Ddeddf 2000, sy'n nodi beth yw CPC.
36. Caiff awdurdod lleol sefydlu CPC drwy ddarparu naill ai gyfleusterau (adran 114(2A)), mesurau (adran 114(2B)) neu gyfuniad o gyfleusterau a mesurau. Yn gyfnewid am hynny, mae'n ofynnol i unrhyw weithredwr sy'n dymuno defnyddio'r cyfleusterau hynny neu ddarparu gwasanaeth lleol ar lwybr teithio sydd ag un neu ragor o fannau aros yn yr ardal y mae'r mesur hwnnw yn ymwneud â hi ddarparu gwasanaethau lleol yn unol â safonau gwasanaeth a bennir yn y cynllun.
37. Mae rhagor o fanylion ynghylch cyfleusterau a mesurau wedi eu nodi yn adran newydd 114A (a fewnosodir gan adran 3 o'r Bil) a cheir esboniad pellach o safonau gwasanaeth yn adran newydd 114B (a fewnosodir gan adran 4 o'r Bil). Rhoddir esboniad pellach o adran 3 o'r Bil ym mharagraffau 42 a 43 o'r nodyn hwn.
38. Ni chaniateir gwneud CPC oni bai bod yr awdurdodau lleol sy'n rhan o'r bartneriaeth wedi eu bodloni bod y cynllun yn gwella ansawdd gwasanaethau lleol yn yr ardal berthnasol, gan gynnwys pethau megis cerbydau o ansawdd gwell, neu fod y cynllun yn gwella'r effaith amgylcheddol ar yr ardal (o ran sŵn, ansawdd aer

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

neu dagfeydd) neu ei fod yn darparu gwelliannau eraill megis lleihau dirywiad o ran y defnydd a wneir o wasanaeth neu gynnydd o ran y defnydd a wneir o wasanaeth (adran 114(3) a (3ZA) newydd).

39. Nid yw adran 3 o'r Bil yn newid y darpariaethau presennol sy'n caniatáu gosod cyfyngiadau cofrestru mewn perthynas â gwasanaethau lleol penodol (is-adrannau (3A) i (3D) o adran 114 o Ddeddf 2000). Mae adran 114(3A) o Ddeddf 2000 yn caniatáu i awdurdodau lleol osod cyfyngiadau cofrestru ar wasanaethau sydd wedi eu cwmpasu o dan CPC; cyfyngu ar gofrestru gwasanaethau lleol pan fônt yn ystyried y byddai darparu'r gwasanaeth hwnnw, amrywio'r gwasanaeth hwnnw neu dynnu'r gwasanaeth hwnnw yn ôl yn andwyol i ddarparu gwasanaethau o dan y cynllun (Adran 114(3B) o Ddeddf 2000). Mae adran 114(3C) o Ddeddf 2000 yn darparu bod rhaid i CPC sy'n cynnwys cyfyngiadau cofrestru hefyd bennu'r meini prawf cofrestru a ddefnyddir gan Gomisiynydd Traffig i benderfynu pa un ai i dderbyn cais i gofrestru ai peidio.
40. Pan fo cais yn cael ei wneud i gofrestru, amrywio neu ganslo gwasanaeth sy'n ddarostyngedig i gyfyngiadau cofrestru, rhaid i'r Comisiynydd Traffig ddilyn y broses a nodir yn adran newydd 6AA o Ddeddf 1985 wrth benderfynu pa un ai i dderbyn y cais i gofrestru, amrywio neu ganslo. Mewnosodir adran 6AA gan adran 11(3) o'r Bil, a cheir trafodaeth bellach arni ym mharagraff 71 isod.
41. Mae is-adran (3)(e) yn dileu nifer o is-adrannau o adran 114 o Ddeddf 2000 sy'n ymdrin â chyfleusterau, safonau gwasanaeth a gwrthwynebiadau, sef materion yr ymdrinnir â hwy bellach yn adrannau newydd 114A, 114B a 114C yn y drefn honno.

Adran 3 – Cyfleusterau a Mesurau

42. Mae adran 3 yn mewnosod adran newydd 114A yn Neddf 2000 ac yn nodi rhagor o fanylion ynghylch y mathau o gyfleusterau a mesurau y caniateir eu cynnwys fel rhan o CPC. Rhaid i'r cyfleusterau sydd i'w darparu o dan gynllun gynnwys cyfleusterau (megis lonydd bysiau, gorsafoedd bysiau, cyfnewidfeydd bysiau a chysgodfannau) mewn lleoliadau penodol ar hyd llwybrau bysiau (neu, lle y bo'n briodol, darpar lwybrau bysiau) y gall gweithredwyr bysiau eu defnyddio; gallant gynnwys cyfleusterau atodol eraill hefyd. Rhaid i unrhyw gyfleusterau a ddarperir neu fesurau a roddir ar waith gan yr awdurdod lleol fod at ddibenion naill ai cynyddu'r defnydd a wneir o wasanaethau lleol (neu leihau'r dirywiad o ran y defnydd a wneir ohonynt) neu wella ansawdd neu effeithiolrwydd gwasanaethau lleol yn yr ardal berthnasol (adran newydd 3ZA). Fodd bynnag, ni chaniateir i gyfleusterau neu fesurau sy'n ymwneud â darparu gwybodaeth fod yn rhan o CPC os oes rhaid i awdurdod lleol ddarparu'r cyfleusterau hynny, neu roi'r mesurau hynny ar waith, o ganlyniad i'w ddyletswyddau mewn perthynas â sicrhau bod gwybodaeth ar gael o dan adrannau 139 a 140 o Ddeddf 2000.
43. Mae adran 114A(3) a (4) yn ei gwneud yn ofynnol i CPC gael ei wneud ar y cyd gan yr awdurdod lleol a'r awdurdod traffig pan na fo'n bosibl darparu cyfleuster, neu roi mesur ar waith, heb wneud gorchymyn rheoleiddio traffig ar gyfer ffordd neu ffyrdd nad yw'r awdurdod lleol yn awdurdod traffig ar ei chyfer neu ar eu cyfer. Gweinidogion Cymru yw'r awdurdod traffig ar gyfer traffyrdd a chefnffyrdd yng Nghymru. Pan fo CPC yn gweithredu ar draws ffin Cymru a Lloegr caniateir iddo

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

gwmpasu ffyrdd yn Lloegr y mae'r Ysgrifennydd Gwladol yn awdurdod traffig ar eu cyfer. Mae i "gorchymyn rheoleiddio traffig" yr un ystyr ag a roddir i "traffic regulation order" yn adran 162(1) o Ddeddf 2000.

Adran 4 – Safonau gwasanaeth

44. Mae adran 4 yn mewnosod adrannau newydd 114B a 114C yn Neddf 2000, sy'n gwneud darpariaeth yn y drefn honno ynghylch: y mathau o safonau gwasanaeth y caniateir eu gosod ar wasanaethau lleol gan CPC a gwrthwynebiadau gweithredwyr i safonau gwasanaeth mewn CPC.
45. Mae adran 114B(1) yn nodi y caiff safonau gwasanaeth naill ai fod yn ofynion o ran llwybrau teithio ("route requirements") neu'n ofynion gweithredol ("operational requirements").
46. Mae gofyniad o ran llwybrau teithio (adran 114B(1)(a)) yn ofyniad mewn perthynas ag amllder neu amseriad gwasanaethau. Gelwir unrhyw ofyniad arall yn ofyniad gweithredol. Mae adran 114B(3) i (7) yn nodi enghreifftiau o'r mathau o bethau a all fod yn ofynion gweithredol, er enghraifft gofynion mewn perthynas â'r cerbydau a ddefnyddir i ddarparu gwasanaethau, tocynnau, prisiau tocynnau, neu ddarparu gwybodaeth i'r cyhoedd am wasanaethau lleol.
47. Ni chaniateir gosod safon gwasanaeth o ran y defnydd o gerbydau o dan drwyddedau bysiau cymunedol (adran 114B(9)).
48. Mae adran 4 yn mewnosod adran newydd 114C sy'n caniatáu i weithredwyr wrthwynebu gosod gofynion o ran llwybrau teithio neu ofynion gweithredol o ran tocynnau, prisiau tocynnau a'r dull o ddangos tystiolaeth o'r hawl i deithio. Rhaid i'r gwrthwynebiadau fod yn dderbyniadwy a bydd rheoliadau o dan adran 122 o Ddeddf 2000 yn nodi'r meini prawf a ddefnyddir i bennu bod gwrthwynebiad yn dderbyniadwy. O dan adran 114C(1), os daw nifer digonol o wrthwynebiadau i law yn erbyn gosod safon gwasanaeth, ni chaiff y safon honno fod yn rhan o'r cynllun. Unwaith eto, bydd rheoliadau o dan adran 122 yn nodi faint sy'n nifer digonol neu sut y caiff y nifer digonol hwnnw ei benderfynu.

Adran 5 – Hysbysu ac ymgynghori

49. Mae adran 5 yn gwneud mân ddiwygiadau i adran 115 o Ddeddf 2000 sy'n ymwneud â'r gofynion hysbysu ac ymgynghori cyn gwneud CPC. Ni chaniateir gwneud cynllun heb ymgynghori ymlaen llaw â'r cyrff a bennir yn adran 115, gan gynnwys gweithredwyr bysiau, cynrychiolwyr defnyddwyr bysiau ac awdurdodau lleol eraill.
50. Rhaid rhoi hysbysiad am gynllun mewn modd y mae'r awdurdod lleol yn meddwl ei fod yn briodol i'w ddwyn i sylw personau o fewn yr ardal honno (adran 115(1)).

Adran 6 – Gwneud cynllun

51. Mae adran 6 yn diwygio adrannau 116 a 117 o Ddeddf 2000 sydd, yn y drefn honno, yn gwneud darpariaeth ynghylch gwneud CPC (yn unol â'r bwriad neu gydag addasiadau) a gohirio CPC.
52. Mae adran newydd 116(1A) yn caniatáu cyflwyno cyfleusterau, mesurau a safonau gwasanaeth y cynllun ar ddyddiadau gwahanol pe bai angen. Mae adran 116(2) yn nodi'r wybodaeth y mae'n ofynnol ei chynnwys mewn hysbysiad am CPC, ond noder bod y diwygiad a wneir gan adran 6(1)(b)(iii) o'r Bil yn dileu'r gofyniad bod rhaid sefydlu'r cynllun am gyfnod o 5 mlynedd o leiaf.
53. Nid yw'r Bil yn diwygio adran 116(3) sy'n caniatáu eithrio gwasanaethau penodol rhag cynlluniau pan ystyrir bod hynny'n briodol (er enghraifft, gwasanaeth bysiau cymunedol sy'n gweithredu fel bysiau gwennol i brif lwybr bysiau).
54. Mae is-adrannau newydd (4) i (4C) o adran 116 yn nodi'r dyddiadau cynharaf y mae rhaid darparu cyfleusterau neu roi mesurau ar waith o dan CPC, a'r dyddiadau cynharaf y caniateir gosod safonau gwasanaeth ar weithredwyr o dan CPC.
55. Yn adran 116(4) mae'r Bil yn darparu bod rhaid i gyfleusterau gael eu darparu, neu fod rhaid i fesurau gael eu rhoi ar waith, erbyn pa un bynnag sydd hwyraf o'r dyddiadau a ganlyn:
- Y dyddiad 3 mis ar ôl rhoi hysbysiad am y CPC;
 - Y dyddiad y mae'n rhesymol ymarferol i'r awdurdod lleol ddarparu'r cyfleuster neu roi'r mesur ar waith;
 - Y dyddiad 3 mis ar ôl gwneud y gorchymyn rheoleiddio traffig os yw'n ofynnol gwneud gorchymyn o'r fath ar gyfer y cyfleuster neu'r mesur dan sylw; neu
 - Y dyddiad y mae'n rhesymol disgwyl i weithredwyr y mae rhwymedigaeth arnynt i gydymffurfio â safonau gwasanaeth wrth ddefnyddio'r cyfleuster neu'r mesur gydymffurfio â'r safonau gwasanaeth.
56. O dan adran 116(4B) bydd rhaid i weithredwyr sy'n dymuno defnyddio cyfleusterau neu fesurau o dan CPC gydymffurfio â'r safonau gwasanaeth perthnasol erbyn pa un bynnag sydd hwyraf o'r dyddiadau a ganlyn:
- Y dyddiad 3 mis ar ôl rhoi hysbysiad am y CPC;
 - Y dyddiad y mae'n rhesymol disgwyl i weithredwyr allu cydymffurfio â'r safonau gwasanaeth;
 - Y dyddiad y mae'n rhesymol ymarferol i'r awdurdod lleol ddarparu'r cyfleuster neu roi ar waith y mesur y mae'r safon gwasanaeth yn ymwneud ag ef; neu
 - Y dyddiad 3 mis ar ôl gwneud y gorchymyn rheoleiddio traffig os oes angen gorchymyn o'r fath ar gyfer y cyfleuster neu'r mesur dan sylw.
57. Ond yn y naill achos neu'r llall caniateir i'r awdurdod lleol a'r gweithredwyr gytuno ar ddyddiad gwahanol (adran 116(4A) a (4C)).
58. Mae adran 117 yn caniatáu i awdurdod lleol ohirio dyddiad cychwyn CPC, yn ogystal â dyddiad cychwyn cyfleuster penodol, mesur penodol neu safon

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

gwasanaeth benodol. Cyn gohirio, rhaid i'r awdurdod lleol ymgynghori â'r holl weithredwyr y byddai'r gohirio yn effeithio arnynt (adran 117(2)) a rhaid rhoi hysbysiad am y gohirio i'r holl weithredwyr yr effeithir arnynt a'r Comisiynydd Traffig o fewn 14 o ddiwrnodau ar ôl y dyddiad y gwnaed y penderfyniad (adran 117(3)).

Adran 7 – Effaith Cynllun Partneriaeth Cymru

59. Mae adran 7 yn diwygio adran 118 o Ddeddf 2000 sy'n nodi effaith CPC. Yn unol ag adran 118, rhaid i awdurdod ddarparu'r cyfleusterau a rhoi'r mesurau ar waith erbyn dyddiad a bennir yn y cynllun, a rhaid iddo barhau i wneud hynny tra bo'r cynllun yn weithredol, onid yw'n methu â gwneud hynny oherwydd amgylchiadau y tu hwnt i'w reolaeth. Yn yr un modd, ni chaiff gweithredwr ddefnyddio'r cyfleusterau a ddarperir gan awdurdod lleol neu aros mewn man sy'n ddarostyngedig i fesurau o dan CPC oni bai bod y gweithredwr yn darparu gwasanaeth yn unol â'r safonau gwasanaeth gofynnol. Mae eithriad tebyg yn gymwys i weithredwyr nad ydynt yn gallu cydymffurfio â safonau gwasanaeth oherwydd amgylchiadau y tu hwnt i'w rheolaeth.
60. Yn wahanol i'r system CPA flaenorol, nid yw'n ofynnol i weithredwyr roi ymrwymiad ysgrifenedig y byddant yn cydymffurfio â'r safonau gwasanaeth. Er hynny, mae rhwymedigaeth arnynt i wneud hynny os ydynt yn dymuno manteisio ar y cyfleusterau a ddarperir neu'r mesurau a roddir ar waith o dan y cynllun.

Adran 8 – Cynlluniau sy'n ymwneud â chyfleusterau neu fesurau sy'n bodoli eisoes

61. Mae adran 8 yn diwygio adran 119 o Ddeddf 2000. Mae'r adran honno yn galluogi gwneud rheoliadau i wneud darpariaeth arbennig sy'n cwmpasu achosion pan fo CPC yn ymgorffori cyfleusterau neu fesurau sy'n bodoli eisoes. Os yw'r rheoliadau yn ymwneud â chynllun ar gyfer ardal sy'n gyfan gwbl yng Nghymru gwneir y rheoliadau gan Weinidogion Cymru, ond os ydynt yn ymwneud â chynllun sy'n gweithredu ar draws ffin Cymru a Lloegr rhaid iddynt gael eu gwneud ar y cyd gan Weinidogion Cymru a'r Ysgrifennydd Gwladol (gweler y diffiniad o "appropriate authority" mewn perthynas â CPC a fewnosodir yn adran 162 o Ddeddf 2000 gan baragraff 3(9)(b) o'r Atodlen i'r Bil).

Adran 9 – Amrywio a dirymu CPC

62. Mae adran 9 yn diwygio adrannau 120 a 121 o Ddeddf 2000. Mae adran 120 yn gwneud darpariaeth ar gyfer amrywio a dirymu CPC. Mae is-adran newydd (1A) o'r adran honno yn egluro y gall amrywio gynnwys estyn CPC am gyfnod hwy nag a bennwyd yn wreiddiol.
63. Mae adran 121 yn ymdrin â sefyllfa pan fo CPC wedi ei amrywio i beidio â chynnwys unrhyw ran o ardal awdurdod lleol mwyach, neu i gynnwys rhan o ardal awdurdod lleol nad oedd yn rhan o'r cynllun yn flaenorol. O dan adran 121, mae cyfeiriadau amrywiol at awdurdodau trafnidiaeth lleol (awdurdodau lleol) yn yr adrannau o Ddeddf 2000 sy'n ymdrin â CPA (a chyfeiriadau ym mharagraff 27(3) o

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Atodlen 9 i Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984) i'w darllen fel pe baent yn cynnwys, neu fel pe na baent yn cynnwys, yr awdurdodau lleol hynny fel y bo'n briodol.

64. Mae adran 121 hefyd yn ymdrin ag achosion pan fo cynllun yn cael ei amrywio i gynnwys cyfleusterau neu fesurau lle mae angen gorchymyn rheoleiddio traffig ar gyfer ffordd y mae Gweinidogion Cymru neu'r Ysgrifennydd Gwladol yn awdurdod rheoleiddio traffig ar ei chyfer (gweler paragraff 42 uchod) neu pan fo'r awdurdod rheoleiddio traffig yn dymuno tynnu ymaith gyfleusterau neu fesurau'r cynllun o ffordd ac yn defnyddio pwerau i ddirymu'r gorchymyn rheoleiddio traffig perthnasol o dan baragraff 27 o Atodlen 9 i Ddeddf Rheoleiddio Traffig Ffyrdd 1984 ynghyd ag amrywio'r CPC i wneud hynny. Unwaith eto, mae adran 121 yn darparu i gyfeiriadau amrywiol gael eu darllen fel pe baent yn cynnwys, neu fel pe na baent yn cynnwys, yr awdurdod rheoleiddio traffig fel y bo'n briodol.

Adran 10 – Rheoliadau a chanllawiau ynghylch cynlluniau

65. Mae adran 10 yn diwygio adrannau 122 a 123 o Ddeddf 2000.
66. Mae adran 122 yn darparu ar gyfer rheoliadau i wneud darpariaeth ychwanegol ynghylch CPC. Os yw'r rheoliadau yn ymwneud â chynllun ar gyfer ardal sy'n gyfan gwbl yng Nghymru gwneir y rheoliadau gan Weinidogion Cymru, ond os ydynt yn ymwneud â chynllun sy'n gweithredu ar draws ffin Cymru a Lloegr rhaid iddynt gael eu gwneud ar y cyd gan Weinidogion Cymru a'r Ysgrifennydd Gwladol (gweler y diffiniad o "appropriate authority" mewn perthynas â CPC a fewnosodir yn adran 162 o Ddeddf 2000 gan baragraff 3(9)(b) o'r Atodlen i'r Bil).
67. Yn benodol, caniateir gwneud rheoliadau ynghylch pa safonau gwasanaeth y caniateir eu gwrthwynebu, a pha safonau na chaniateir eu gwrthwynebu (gweler is-adrannau newydd (1)(aa) a (2)). Mae is-adrannau newydd (3), (3A), (3B) a (4) o adran 122 yn nodi yn fanylach y math o ddarpariaeth y caniateir ei wneud mewn rheoliadau mewn perthynas â gwrthwynebiadau o dan adran 114C o Ddeddf 2000. Mae hyn yn cynnwys darpariaeth ynghylch amgylchiadau pan na fyddai adran 114C yn gymwys, ystyr gwrthwynebiad derbyniadwy ("admissible objection") a darpariaeth ynghylch penderfynu ar nifer digonol ("sufficient number") o wrthwynebiadau.
68. Mae adran 123 yn rhoi'r pŵer i Weinidogion Cymru ddyroddi canllawiau ynghylch cyflawni swyddogaethau awdurdod traffig lleol sy'n ymwneud â CPC.

Sanctsiynau ariannol

69. Os yw gweithredwr gwasanaeth lleol yn defnyddio cyfleuster neu'n manteisio ar fesur mewn CPC ond yn methu â chydymffurfio ag unrhyw safon gwasanaeth sy'n berthnasol i'r cyfleuster neu'r mesur dan sylw, gall y gweithredwr wynebu cosbau ariannol a osodir gan y Comisiynydd Traffig o dan adran 155 o Ddeddf 2000 (gweler y diwygiad a wneir i'r adran honno gan baragraff 3(6)(a)(ii) o'r Atodlen i'r Bil).

70. Caiff y sancsiynau fod ar ffurf talu swm o gosb, talu gwariant tuag at wasanaethau lleol neu gyfleusterau lleol, talu digollediad i deithwyr neu gosb arall a bennir gan Weinidogion Cymru mewn gorchymyn o dan adran 155 (gweler adran 155(1A)).

Adran 11 – Cofrestru gwasanaethau lleol a swyddogaethau Comisiynydd Traffig

71. Mae adran 11 yn diwygio adrannau 6 a 6A o Ddeddf 1985 ac yn mewnosod adrannau newydd 6AA, 6AB, 6AC a 6AD yn y Ddeddf honno.
72. Mae'r diwygiadau i adran 6 yn egluro, pan fo cais yn cael ei wneud i gofrestru, amrywio neu ganslo gwasanaeth lleol sydd wedi ei gwmpasu o dan CPC, fod darpariaethau adrannau newydd 6AA i 6AC yn gymwys. Mae'r diwygiadau i adran 6A yn sicrhau nad yw'r adran hon yn gymwys i wasanaethau sydd wedi eu cwmpasu o dan CPC oherwydd bod adrannau newydd 6AA i 6AC yn gymwys yn lle hynny.
73. Mae adran newydd 6AA yn gwneud darpariaeth mewn perthynas â chofrestru, amrywio neu ganslo gwasanaeth sy'n ddarostyngedig i gyfyngiadau cofrestru o dan CPC (gweler adran 114(3A) i (3D) o Ddeddf 2000 y cyfeirir ati ym mharagraff 39 uchod). Cyn derbyn cais i gofrestru, amrywio neu ganslo gwasanaeth, rhaid i'r Comisiynydd Traffig ddyroddi hysbysiad i'r holl weithredwyr ac awdurdodau lleol perthnasol, i'w hysbysu am y cais a'u hawl i gyflwyno sylwadau i'r Comisiynydd Traffig ynghylch y cais.
74. Os cyflwynir sylwadau, rhaid i'r Comisiynydd Traffig ystyried y sylwadau hynny a phenderfynu pa un a fyddai'r cais yn andwyol i ddarparu gwasanaethau o dan y CPC. Caiff y Comisiynydd Traffig hefyd ystyried unrhyw geisiadau eraill neu gynnal ymchwiliad i gynorthwyo â'r penderfyniad (mae pŵer gan y Comisiynydd Traffig i gynnal ymchwiliadau o dan adran 54 o Ddeddf Cerbydau Cyhoeddus i Deithwyr 1981). Os yw'r Comisiynydd Traffig yn penderfynu y byddai derbyn y cais yn andwyol i'r CPC, caiff y Comisiynydd wrthod y cais neu ei gwneud yn ofynnol bod y cais yn cael ei ddiwygio a'i ailgyflwyno.
75. Os yw'r cais yn un i gofrestru gwasanaeth neu amrywio gwasanaeth, rhaid i'r Comisiynydd Traffig hefyd ystyried pa un a yw'r gweithredwr yn debygol o gydymffurfio â'r safonau gwasanaeth gofynnol cyn derbyn y cofrestriad neu'r amrywiad, yn unol ag adran 6AB (gweler paragraff 77 isod).
76. Os nad oes unrhyw sylwadau yn cael eu cyflwyno, rhaid i'r Comisiynydd Traffig dderbyn y cais, ar yr amod nad oes unrhyw reswm i'w wrthod o dan adran 6AB. Rhaid gwneud unrhyw apêl mewn perthynas â phenderfyniad gan y Comisiynydd Traffig o dan adran 6AA i'r Uwch Dribiwnlys.
77. Mae adran newydd 6AB yn gymwys pan wneir cais i'r Comisiynydd Traffig i gofrestru neu amrywio gwasanaeth sy'n ddarostyngedig i safonau gwasanaeth o dan CPC. Ni chaniateir i'r Comisiynydd Traffig dderbyn cais os yw'n ystyried na fydd y gweithredwr yn gallu darparu'r gwasanaeth yn unol â'r safon gwasanaeth. Os yw'r cais yn cael ei dderbyn, rhaid cofnodi'r safon gwasanaeth yn y cofrestriad. Mae adran 6AB(6) yn darparu pŵer i wneud rheoliadau ynghylch y weithdrefn ar gyfer rhoi hysbysiad, cyflwyno sylwadau a phenderfynu ar gais. Os yw'r rheoliadau yn

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

ymwneud â chynllun ar gyfer ardal sy'n gyfan gwbl yng Nghymru, gwneir y rheoliadau gan Weinidogion Cymru, ond os ydynt yn ymwneud â chynllun sy'n gweithredu ar draws ffin Cymru a Lloegr, rhaid iddynt gael eu gwneud ar y cyd gan Weinidogion Cymru a'r Ysgrifennydd Gwladol.

78. Mae adran newydd 6AC yn rhoi'r pŵer i'r Comisiynydd Traffig i ganslo cofrestriad gwasanaeth os nad yw'n cael ei ddarparu yn unol â safonau gwasanaeth a osodir gan CPC. Mae adran 6AC(6) yn darparu pŵer i wneud rheoliadau i wneud darpariaethau atodol ynghylch canslo gwasanaethau, gan gynnwys cyflwyno amodau y mae rhaid i weithredwr eu bodloni er mwyn osgoi canslo gwasanaeth. Yn yr un modd â rheoliadau o dan adran 6AB, caniateir gwneud y rheoliadau gan Weinidogion Cymru neu ar y cyd gan Weinidogion Cymru a'r Ysgrifennydd Gwladol.
79. Caniateir cyflwyno apelau i'r Uwch Dribiwnlys yn erbyn penderfyniadau'r Comisiynydd Traffig o dan adrannau 6AB a 6AC.
80. Mae adran newydd 6AD yn datgan, pan fo apêl bellach yn cael ei gwneud i'r Llys Apêl yn sgil penderfyniad gan yr Uwch Dribiwnlys ar apêl o dan adran 6AA, 6AB neu 6AC, fod rhaid i weithredwr y gwasanaeth y mae'r apêl yn ymwneud ag ef, yr awdurdod lleol neu'r awdurdodau lleol a wnaeth y CPC a'r Comisiynydd Traffig oll fod yn bartïon i'r apêl.

Adran 12 – Swyddogaethau Comisiynydd Traffig pan fo cynllun partneriaeth Cymru mewn grym

81. Mae adran 12 yn mewnosod adrannau newydd 6K i 6O yn Neddf 1985. Mae'r adrannau newydd hyn yn gwneud darpariaeth i rai o swyddogaethau penodol y Comisiynydd Traffig gael eu harfer gan awdurdod lleol pan fo CPC mewn grym.
82. Mae adran 6K yn gymwys pan fo gofyniad o ran llwybrau teithio mewn grym mewn ardal CPC mewn cysylltiad â gwasanaethau lleol sydd â manau aros y fewn ardal y CPC ("intra-area services") yn unig. O dan yr amgylchiadau hynny caiff Gweinidogion Cymru (neu yn achos CPC sy'n gweithredu ar draws ffin Cymru a Lloegr, naill ai Gweinidogion Cymru neu'r Ysgrifennydd Gwladol) gyfarwyddo awdurdod lleol i fod yn gyfrifol am swyddogaethau'r Comisiynydd Traffig sy'n ymwneud â chofrestru, amrywio neu ganslo unrhyw wasanaethau o fewn ardal. Os yw dau neu ragor o awdurdodau lleol yn gwneud CPC ar y cyd, rhaid iddynt benderfynu p'un ohonynt yw'r awdurdod arweiniol at ddibenion arfer swyddogaethau cofrestru'r Comisiynydd Traffig. Os gwneir cyfarwyddyd sy'n ei gwneud yn ofynnol i awdurdod lleol arfer swyddogaethau'r Comisiynydd Traffig, rhaid i Weinidogion Cymru (neu'r Ysgrifennydd Gwladol) hysbysu'r Comisiynydd Traffig.
83. Mae adran newydd 6L yn darparu y caiff awdurdod sy'n cyflawni swyddogaethau cofrestru'r Comisiynydd Traffig godi tâl am wneud hynny. Caniateir gwneud rheoliadau sy'n nodi lefelau ffioedd, pwy sydd i'w talu ac erbyn pryd, ac yn gwneud darpariaeth ynghylch talu fesul rhandaliadau (adran 6L(2)).

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

84. Mae adran newydd 6M yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdod sy'n cyflawni swyddogaethau cofrestru'r Comisiynydd Traffig gadw cofnodion o'r gwasanaethau y mae'n eu cofrestru, eu hamrywio neu eu canslo, gan gynnwys y rheini a ganslwyd am fethu â chydymffurfio â safonau gwasanaeth. Rhaid i'r awdurdod hefyd gadw cofnod o unrhyw gyfyngiadau cofrestru a safonau gwasanaeth a osodir ar wasanaeth. Mae'n ofynnol i'r awdurdod sicrhau bod y cofnodion hynny ar gael i'r cyhoedd, a hefyd anfon manylion y cofnodion at y Comisiynydd Traffig.
85. Mae adran newydd 6N yn ei gwneud yn ofynnol i unrhyw apêl a fyddai fel arfer yn cael ei gwneud i'r Uwch Dribiwnlys mewn perthynas â phenderfyniadau'r Comisiynydd Traffig o dan adrannau 6AA, 6AB a 6AC gael ei gwneud i'r Comisiynydd Traffig, pan fo'r awdurdod lleol yn cyflawni swyddogaethau cofrestru'r Comisiynydd Traffig. Mae llwybr apelio pellach yn erbyn penderfyniad y Comisiynydd Traffig ar apêl o'r fath ar gael i'r Uwch Dribiwnlys (a gellir apelio i'r Llys Apêl o hyd yn erbyn penderfyniad yr Uwch Dribiwnlys ar apêl bellach o'r fath).
86. Mae adran 6O yn cynnwys pwerau i Weinidogion Cymru (neu Weinidogion Cymru a'r Ysgrifennydd Gwladol ar y cyd yn achos CPC sy'n gweithredu ar draws ffin Cymru a Lloegr) i wneud rheoliadau i wneud darpariaethau atodol ynghylch cyflawni swyddogaethau cofrestru'r Comisiynydd Traffig gan awdurdodau lleol.

RHAN 2, PENNOD 2 - CYNLLUNIAU MASNACHFREINIO CYMRU

Cyflwyniad

87. Mae'r Rhan hon o'r Bil yn gwneud nifer o newidiadau i bwerau presennol awdurdodau lleol i wneud cynlluniau masnachfreinio bysiau yn eu hardaloedd. Mae'r newidiadau hyn, sy'n effeithio ar adrannau 124 i 134B o Ran 2 o Ddeddf 2000 ac adrannau 6 a 6B o Ddeddf 1985, yn cynnwys:
- newidiadau i'r weithdrefn ar gyfer gwneud cynlluniau masnachfreinio;
 - dileu'r terfyn presennol ar hyd cynlluniau masnachfreinio;
 - gofynion a osodir ar Weinidogion Cymru i ddyroddi canllawiau i gynorthwyo awdurdodau lleol i arfer swyddogaethau mewn perthynas â chynlluniau; a
 - rhoi hawl apelio i weithredwyr bysiau y mae eu cais i gofrestru gwasanaeth lleol mewn ardal y mae cynllun masnachfreinio yn gymwys iddi yn cael ei wrthod.
88. Mae cynllun masnachfreinio bysiau a wneir o dan adrannau 124 i 134B o Ddeddf 2000 yn caniatáu i awdurdod lleol (neu ddau neu ragor o awdurdodau lleol sy'n gweithredu ar y cyd) reoli darpariaeth gwasanaethau bysiau lleol yn ei ardal drwy roi hawliau unigryw i weithredwyr bysiau i weithredu ar lwybrau yn yr ardal y mae'r cynllun yn gymwys iddi.
89. Yng nghyd-destun Cymru, cyfeirir ar hyn o bryd at gynlluniau masnachfreinio bysiau yn Rhan 2 o Ddeddf 2000 fel "Quality Contracts Schemes", ond byddant yn cael eu hailenwi'n "cynlluniau masnachfreinio Cymru" ("Welsh franchising schemes") yn rhinwedd diwygiadau a wneir gan y Bil. Bydd "quality contracts" (y cytundebau yr eir iddynt o dan gynllun masnachfreinio Cymru) yn cael eu hailenwi'n "contractau masnachfaint lleol" ("local franchise contracts").
90. Bwriedir i'r newid enw roi gwell dealltwriaeth i'r rheini y mae'r ddeddfwriaeth yn effeithio arnynt o natur y cynlluniau o dan sylw; nid yw'r label contractau ansawdd ("quality contracts") yn cyfleu'r syniad o hawliau unigryw i ddarparu gwasanaethau yn yr un ffordd â'r term masnachfreinio ("franchising").
91. Mae'r Bil yn cyfeirio at "cynlluniau masnachfreinio Cymru" er mwyn gwahaniaethu rhwng cynlluniau a wneir o dan Ran 2 o Ddeddf 2000 gan awdurdodau lleol Cymru (adrannau 124 i 134B o Ddeddf 2000) a chynlluniau masnachfreinio bysiau a wneir o dan Ran 2 o Ddeddf 2000 gan awdurdodau Lloegr ar gyfer ardaloedd yn Lloegr (gweler adrannau 123A i 123X o Ddeddf 2000, fel y'u mewnosodwyd gan Ddeddf Gwasanaethau Bysiau 2017).
92. Mae'r Rhan hon hefyd yn gwneud diwygiadau i ddarpariaethau yn Rhan 1 o Ddeddf 1985 sy'n ymwneud â rheoli cofrestriad gwasanaethau lleol o dan amgylchiadau pan fo cynllun masnachfreinio bysiau ar waith yng Nghymru.

Sylwebaeth fanwl ar adrannau yn Rhan 2, Pennod 2 o'r Bil

Adran 13(1) – Cynlluniau masnachfreinio Cymru

93. Mae adran 13(1) o'r Bil yn ailddatgan adran 124 o Ddeddf 2000, gyda rhai addasiadau, gan gynnwys addasiadau sy'n adlewyrchu'r newidiadau mewn terminoleg a gyflwynir gan y Bil.
94. Yn gyffredinol, mae adran 124 yn esbonio beth yw cynllun masnachfreinio Cymru ac yn gosod gofynion mewn perthynas â'r broses sydd i'w dilyn wrth wneud cynllun.
95. Ar ei ffurf ailddatganedig, bydd adran 124 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol gydymffurfio â'r gofynion gweithdrefnol yn adrannau newydd 124A i 124D cyn bwrw ymlaen â gwneud cynllun.
96. Mae hyn yn newid y dull gweithredu o'r sefyllfa mewn perthynas â chynlluniau contractau ansawdd, pan fo awdurdod lleol yn cael ei atal rhag gwneud cynllun oni bai:
- y gall ei fodloni ei hun y bydd y cynllun fel y'i cynigir yn cyflawni effeithiau penodol; a
 - bod Gweinidogion Cymru wedi rhoi eu cydsyniad i'r cynllun gael ei wneud. (Ni fydd angen cydsyniad Gweinidogion ar awdurdod lleol i wneud cynllun masnachfreinio Cymru.)
97. Newid arall yw bod yr adran ailddatganedig yn caniatáu i gontractau masnachfaint lleol gynnwys telerau sy'n gosod gofynion sydd i'w bodloni mewn perthynas â'r cerbydau a ddefnyddir i ddarparu gwasanaeth. Mae hyn yn cynnwys gofynion ynghylch allyriadau neu fathau o danwydd neu bŵer; a byddai'n caniatáu i awdurdodau lleol, er enghraifft, ei gwneud yn ofynnol defnyddio bysiau trydan ar lwybrau penodol.

Adran 14(1) – Y broses ar gyfer gwneud cynllun masnachfreinio Cymru

98. Mae nifer o gamau y mae rhaid i awdurdod lleol eu cymryd cyn y gall wneud cynllun masnachfreinio Cymru ar gyfer ardal. Nodir y rhain yn adrannau newydd 124A i 124D o Ddeddf 2000, fel y'u mewnositir gan adran 14(1) o'r Bil. Rhaid i'r awdurdod trafnidiaeth lleol:
- lunio asesiad o'i gynllun arfaethedig;
 - cael adroddiad ar yr asesiad gan archwilydd annibynnol;
 - ymgynghori ar y cynllun arfaethedig;
 - ystyried yr ymatebion i'r ymgynghoriad; a
 - penderfynu a ddylid gwneud y cynllun.

Asesu cynllun arfaethedig: adran newydd 124A

99. Mae adran newydd 124A yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdod lleol lunio asesiad manwl o'r cynllun y mae'n bwriadu ei weithredu yn ei ardal. Rhaid i'r asesiad

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

ddisgrifio effeithiau tebygol y cynllun a'i gymharu ag opsiynau eraill i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn yr ardal.

100. Mae adran 124A(3) yn nodi ystod o faterion penodol y mae rhaid i'r awdurdod lleol eu hystyried wrth gynnal yr asesiad. Nid yw'r rhestr hon yn hollgynhwysfawr. Er enghraifft, gall fod amgylchiadau lleol penodol y mae'r awdurdod lleol yn credu y dylid eu hystyried wrth gynnal yr asesiad.

101. Bydd yn ofynnol i Weinidogion Cymru ddyroddi canllawiau i awdurdodau lleol ynghylch llunio asesiad o dan adran 124A (gweler adran 134A(1)(a), fel y'i mewnosodir yn Neddf 2000 gan adran 20 o'r Bil). Gall y canllawiau gynnwys gwybodaeth ynglŷn â'r dulliau sydd i'w defnyddio wrth asesu cynllun arfaethedig.

Archwilio cynllun arfaethedig: adran newydd 124B

102. Mae adran newydd 124B yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdod lleol sydd am fwrw ymlaen â chynllun arfaethedig gael adroddiad gan archwilydd annibynnol ar ei asesiad o'r cynllun. Bydd yr adroddiad a lunnir o dan adran 124B yn llywio penderfyniad awdurdod lleol ynghylch a ddylai fwrw ymlaen â gwneud cynllun arfaethedig.

103. Bydd adroddiad yr archwilydd yn asesu, ym marn yr archwilydd, a oedd yr wybodaeth y dibynnodd yr awdurdod lleol arni wrth ystyried fforddiadwyedd a gwerth am arian y cynllun o ansawdd digonol, a oedd y dadansoddiad o'r wybodaeth honno yn yr asesiad o ansawdd digonol, ac a ystyriodd yr awdurdod lleol y canllawiau a ddyroddwyd gan Weinidogion Cymru wrth lunio'r asesiad.

104. Mae is-adran (5) yn diffinio ystyr archwilydd ("auditor"), ac mae is-adran (6) yn ymdrin ag annibyniaeth archwilydd, at ddibenion yr adran hon.

105. Mae Archwilydd Cyffredinol Cymru, yn rhinwedd is-adrannau (5)(a) a (6)(a), yn gymwys i gael ei benodi'n archwilydd annibynnol at ddibenion adran 124B.

106. Mae is-adrannau (5)(b) a (6)(b) yn ymdrin â chymhwysedd personau heblaw Archwilydd Cyffredinol Cymru i gael eu penodi'n archwilydd annibynnol.

107. Bydd person heblaw'r Archwilydd Cyffredinol yn gymwys i gael ei benodi'n archwilydd o dan adran 124B os bodlonir y ddau amod a ganlyn mewn perthynas â'r person.

108. Yr amod cyntaf yw bod y person yn gymwys i gael ei benodi'n archwilydd statudol ("statutory auditor") mewn perthynas ag archwiliad statudol ("statutory audit") yn unol â Phennod 2 o Ran 42 o Ddeddf Cwmnïau 2006 (is-adran (5)(b)) (y Ddeddf Cwmnïau).

109. Yr ail amod yw y bodlonir gofynion sy'n berthnasol i annibyniaeth y person ar yr awdurdod lleol neu'r awdurdodau lleol y mae ei asesiad neu eu hasesiad yn cael ei archwilio (is-adran (6)(b)).

Yr amod cyntaf

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

110. Ystyr archwilwyr statudol ("statutory auditors") at ddibenion Rhan 42 o'r Ddeddf Cwmnïau yw personau a benodir yn archwilwyr mewn perthynas â mathau penodol o archwiliadau y mae'n ofynnol eu cynnal o dan ddeddfwriaeth (mae'r archwiliadau y mae rhaid i gwmnïau preifat eu cynnal o dan y Ddeddf Cwmnïau yn un enghraifft); rhestrir yr archwiliadau hyn yn adran 1210 o'r Ddeddf Cwmnïau neu gan reoliadau a wneir o dan yr adran honno.
111. I fod yn gymwys i gael ei benodi'n archwilydd statudol, rhaid i berson fod yn aelod o gorff rheoleiddio cymeradwy, a bodloni meini prawf cymhwysedd a osodir gan y corff hwnnw (adran 1212 o'r Ddeddf Cwmnïau).

Yr ail amod

112. Mae'r gofynion sydd i'w bodloni o ran annibyniaeth person ar awdurdod lleol yn ymwneud â gwrthdaro buddiannau ymddangosiadol, pan fo natur y berthynas rhwng yr archwilydd a'r awdurdod lleol yn golygu y gellid amau didueddrwydd yr archwilydd.
113. Mae'r gofynion hyn, a osodir gan adran 1214(2) a (3) o'r Ddeddf Cwmnïau, fel arfer yn gymwys i archwiliadau statudol a gynhelir o dan Ran 42 o'r Ddeddf Cwmnïau.
114. Gan nad yw asesiad o dan adran 124B yn archwiliad statudol at ddibenion y Ddeddf Cwmnïau, ni fyddai'r gofynion annibyniaeth yn adran 1214 yn gymwys heb ddarpariaeth benodol yn ymdrin â'r pwynt. Mae is-adran (6)(b) yn gwneud y cysylltiad ag adran 1214 drwy drin y broses asesu o dan adran 124B fel pe bai'n archwiliad statudol, a thrin awdurdod lleol fel pe bai'n berson archwiliedig o dan Ran 42 o'r Ddeddf Cwmnïau; ond dim ond er mwyn canfod cymhwysedd person i gael ei benodi o dan adran 124B.
115. Effaith cymhwyso'r gofynion annibyniaeth yn adran 1214, os yw'r berthynas rhwng awdurdod lleol a pherson sy'n gymwys i gael ei benodi'n archwilydd statudol yn berthynas o fath a ddisgrifir yn adran 1214(2) a (3) o'r Ddeddf Cwmnïau, yw na fydd y person yn ddigon annibynnol ar yr awdurdod lleol i gynnal archwiliad o asesiad o dan adran 124B o'r Bil.
116. Mae adran 1214(2)(a), er enghraifft, yn ymdrin â statws cyflogaeth person, fel yr ystyrir nad oes gan swyddog neu gyflogai person archwiliedig yr annibyniaeth angenrheidiol i gynnal archwiliad statudol.
117. Yng nghyd-destun adran 1214(2) fel y mae'n gymwys i asesiad o gynllun masnachfreinio Cymru, byddai cyflogai awdurdod lleol a oedd yn gymwys i gael ei benodi'n archwilydd statudol yn cael ei atal rhag cynnal archwiliad o asesiad o dan adran 124B, oherwydd ei statws cyflogaeth.

Gofynion hysbysu ac ymgynghori: adran newydd 124C

118. Mae adran newydd 124C yn nodi'r broses sydd i'w dilyn gan awdurdod lleol er mwyn ymgynghori ar gynllun masnachfreinio arfaethedig, os yw'r awdurdod, yn dilyn adroddiad yr archwilydd, yn dymuno bwrw ymlaen o hyd â gwneud y cynllun. Yn y

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

broses ymgynghori hon rhoddir hysbysiad i bersonau yn ei ardal am ei fwriad i wneud cynllun masnachfreinio Cymru ac ymgynghorir ar y cynllun arfaethedig.

119. Mae is-adran (2) yn rhestru'r dogfennau y mae'n ofynnol i awdurdod lleol eu cyhoeddi fel rhan o'r ymarfer ymgynghori, sy'n cynnwys dogfen ymgynghori (a drafodir ymhellach ym mharagraff 120); yr asesiad o'r cynllun a luniwyd o dan adran 124A; ac adroddiad yr archwilydd ar yr asesiad a luniwyd o dan adran 124B.
120. Rhaid i'r ddogfen ymgynghori gynnwys y manylion a ragnodir gan is-adran (3). Mae'r rhain yn cynnwys disgrifiad o'r ardal y bydd y cynllun arfaethedig yn ymwneud â hi; y gwasanaethau y cynigir eu darparu o dan y cynllun; y gwasanaethau y cynigir eu heithrio rhag y cynllun; a'r dyddiad(au) yr ymrwymir gyntaf i gontractau masnachfaint lleol.
121. Rhaid i hysbysiad o fwriad yr awdurdod lleol i wneud y cynllun ddisgrifio'r cynllun arfaethedig a nodi ble y gellir edrych ar gopiau o'r cynllun arfaethedig a'r dogfennau ymgynghori (is-adran (4)).
122. Mae is-adran (5) hefyd yn rhagnodi pwy y mae rhaid i'r awdurdod lleol ymgynghori â hwy.
123. Mae is-adran (6) yn galluogi awdurdod lleol i addasu cynllun arfaethedig yn dilyn ymgynghoriad.

Ymateb i'r ymgynghoriad: is-adran newydd 124D

124. Mae is-adran newydd 124D yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdod lleol gyhoeddi adroddiad sy'n cynnwys ei ymateb i'r ymarfer ymgynghori a gynhaliwyd o dan adran 124C, ac i gyhoeddi ei benderfyniad ynghylch a yw'n bwriadu gwneud y cynllun arfaethedig ai peidio. Rhaid i'r awdurdod lleol hysbysu Comisiynydd Traffig Cymru am yr adroddiad.
125. Os yw'r awdurdod lleol yn penderfynu gwneud y cynllun, rhaid i'r adroddiad hefyd nodi sut y bydd yr awdurdod lleol, wrth gynnal y broses gaffael ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau lleol drwy gontractau masnachfaint lleol, yn galluogi gweithredwyr bach a chanolig i gymryd rhan yn y broses honno.

Adran 15(1) - Gwneud cynllun masnachfreinio Cymru

126. Mae is-adran 15(1) yn ailddatgan adran 127 o Ddeddf 2000 gyda rhai addasiadau.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

127. Fel y'i diwygir, mae'r adran hon yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol wneud y cynllun ar yr un pryd ag y maent yn cyhoeddi'r adroddiad sy'n ofynnol gan adran 124D.
128. Rhaid i gynllun masnachfreinio Cymru bennu'r ardal y mae'n ymwneud â hi (is-adran (2)(a)), ond gall hefyd bennu ardaloedd o fewn yr ardal honno (is-adran (3)(a)). Gelwir y rhain yn is-ardaloedd ("sub-areas").
129. Mae is-adran (2) hefyd yn ei gwneud yn ofynnol i'r cynllun bennu'r gwasanaethau lleol sydd i'w darparu o dan gontractau masnachfaint lleol, y dyddiad y caniateir ymrwymo gyntaf i gontractau masnachfaint lleol a'r cyfnod gofynnol (y mae rhaid iddo fod yn chwe mis o leiaf – gweler is-adran (4)) sydd i ddod i ben rhwng gwneud contract masnachfaint lleol a darparu gwasanaethau o dan y contract. Caiff Gweinidogion Cymru wneud rheoliadau sy'n newid y cyfnod gofynnol hwn (is-adran (9)).
130. Os yw cynllun yn pennu is-ardaloedd, yna yn unol ag is-adran (3) caiff y cynllun bennu ar gyfer pob is-ardal y dyddiad y caniateir ymrwymo i gontractau masnachfaint lleol ar gyfer yr ardal honno ac, ar gyfer pob is-ardal, y cyfnod gofynnol y mae rhaid iddo ddod i ben rhwng gwneud y contract a darparu'r gwasanaeth (eto, rhaid i hwn fod yn chwe mis o leiaf – gweler is-adran (4)). Mae hyn yn golygu y gellir darparu gwasanaethau mewn is-ardaloedd gwahanol o ddyddiadau gwahanol.
131. Gan fod gan weithredwyr o dan gynllun masnachfreinio Cymru hawliau unigryw i weithredu gwasanaethau lleol, mae cynlluniau masnachfreinio Cymru yn anghydnaws â CPC. O ganlyniad, os yw cynllun masnachfreinio Cymru yn ymwneud ag ardal y mae CPC hefyd yn ymwneud â hi, ac os yw'r CPC yn ymwneud â'r ardal y mae'r cynllun masnachfreinio'n ymwneud â hi yn unig, neu ran o'r ardal honno yn unig, rhaid i'r cynllun masnachfreinio ddirymu'r CPC. Mewn unrhyw achos arall, rhaid i'r cynllun masnachfreinio amrywio'r CPC fel nad yw'r cynllun yn gymwys mwyach yn yr un ardal ag y mae cynllun masnachfreinio Cymru yn gymwys iddi (is-adran 6).
132. Nid yw'r adran 127 ailddatganedig yn cynnwys cyfnod hwyaf y mae cynllun masnachfreinio Cymru i barhau ar waith. O ganlyniad i hyn, mae adrannau 131A i 131E o Ddeddf 2000 (a oedd yn arfer nodi'r broses ar gyfer parhau â chynllun contractau ansawdd y tu hwnt i'r cyfnod hwyaf o 10 mlynedd) wedi ei hepgor gan adran 17(1) o'r Bil.
133. Nid yw'r Bil yn nodi unrhyw fanylion ynghylch sut y dylai awdurdodau lleol dendro am gontractau o dan gynlluniau – gadewir hyn i'r awdurdodau lleol ei reoli.

Adran 15(2) – Gohirio contractau masnachfaint lleol

134. Mae adran 15(2) yn diwygio adran 128 o Ddeddf 2000.
135. Mae adran 128(1), fel y'i diwygir, yn caniatáu i awdurdod lleol ohirio'r dyddiad y caniateir ymrwymo gyntaf i gontract masnachfaint lleol am hyd at chwe mis, ond dim ond unwaith y caiff yr awdurdod lleol wneud hynny. Gall hyn fod yn angenrheidiol, er enghraifft, pan ddaw hi i'r amlwg yn ystod yr ymarfer caffael y gall fod angen estyn y cyfnod caffael.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

136. Newid arall y mae'r adran hon yn ei wneud yw ei bod yn ofynnol bellach i awdurdodau lleol roi rhesymau dros eu penderfyniad i ohirio'r dyddiad y caniateir ymrwymo i gontract masnachfaint lleol.

Adran 16 – Effaith contractau masnachfaint lleol

Adran 16(1) – Effaith contractau masnachfaint lleol: gofynion cofrestru a darparu gwasanaethau

137. Mae adran 16(1) yn ailddatgan adran 129 o Ddeddf 2000 gydag addasiadau.

138. Yn gyffredinol, mae'n ymdrin ag effaith cynllun masnachfreinio Cymru, unwaith y mae mewn grym; yn benodol, mae adran 129 yn darparu na chaniateir darparu gwasanaethau lleol oni bai bod y gwasanaethau –

- yn cael eu darparu o dan gontract masnachfaint lleol;
- yn wasanaethau interim (adrannau 132C a 132D);
- wedi eu heithrio rhag cylch gwaith y cynllun; neu
- wedi eu cofrestru o dan adran 6 o Ddeddf 1985 yn unol â darpariaethau adran 6B o'r Ddeddf honno.

139. Ar ei ffurf flaenorol, roedd adran 129(1)(a) o Ddeddf 2000 yn darparu nad yw adrannau 6 i 9 o Ddeddf 1985 yn cael effaith mewn perthynas â'r ardal y mae cynllun contractau ansawdd yn ymwneud â hi. Hynny yw, nid oedd angen i wasanaeth y caniateid iddo weithredu yn ardal y cynllun fod wedi ei gofrestru. (Ond nid oedd adran 129 yn gymwys i wasanaethau lleol a eithriwyd rhag cynllun contractau ansawdd neu unrhyw wasanaeth lleol a allai weithredu yn rhinwedd adran 6B – byddai'n ofynnol i weithredwr gofrestru'r ddau fath hwn o wasanaeth o dan adran 6 o Ddeddf 1985).

140. Nid yw adran 129(1)(a) wedi ei hailddatgan, ond mae effaith adran 129(1)(a) wedi ei chynnal gan y Bil drwy ddiwygiadau a wneir i adran 6 o Ddeddf 1985. Mae adran newydd 6(2ZA) o Ddeddf 1985 (fel y'i mewnosodir gan adran 16(4)) yn darparu nad yw'n ofynnol i wasanaeth a ddarperir o dan gontract masnachfaint lleol neu wasanaeth interim fod wedi ei gofrestru o dan adran 6 o Ddeddf 1985.

141. Mae'n parhau'n ofynnol i wasanaethau lleol sydd wedi eu heithrio rhag cynllun masnachfreinio Cymru fod wedi eu cofrestru (gan nad yw is-adran (2ZA) yn eu heithrio rhag y gofyniad cofrestru a nodir yn adran 6 o Ddeddf 1985). Yn yr un modd, mae'n parhau'n ofynnol i unrhyw wasanaethau lleol sy'n gweithredu yn rhinwedd adran 6B o Ddeddf 1985 fod wedi eu cofrestru.

Adran 16(2) – Contractau masnachfaint lleol

142. Mae adran 16(2) yn ailddatgan adran 130 o Ddeddf 2000 gydag addasiadau.

143. Fel y'i diwygir, mae'r adran hon yn nodi cyfyngiadau o ran â phwy y caiff awdurdod lleol ymrwymo i gontract masnachfaint lleol; yn ymdrin â phryd y gellir

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

darparu gwasanaethau o dan y contract; ac yn gwneud darpariaeth ynghylch y broses hysbysu y mae rhaid i awdurdod lleol ei dilyn ar ôl ymrwymo i contract.

144. Newid arall yw dileu'r terfyn ar hyd contractau a oedd yn adran 130 o Ddeddf 2000. Ar ei ffurf ailddatganedig, bydd adran 130 yn caniatáu i awdurdod lleol bennu hyd contract masnachfaint lleol, yn ddarostyngedig i unrhyw ofynion perthnasol o dan gyfraith caffael.
145. Yn unol â'r adran hon, fel y'i diwygir, ni all gweithredwr ddechrau darparu gwasanaeth hyd nes diwedd y cyfnod a bennir yn y cynllun (y mae rhaid iddo fod yn chwe mis o leiaf) sy'n gorfod dod i ben ar ôl gwneud y contract. Gall contract bennu y gellir darparu gwasanaethau o unrhyw ddyddiad, cyhyd â bod y dyddiad hwnnw ar ôl y cyfnod gofynnol a bennir gan y cynllun.
146. Unwaith yr ymrwymir i contract, mae'r adran hon fel y'i diwygir yn darparu bod rhaid i awdurdod lleol, yn ogystal â hysbysu'r Comisiynydd Traffig am y contract (gofyniad yn y fersiwn bresennol o adran 130), hysbysu unrhyw weithredwyr gwasanaethau lleol y mae'n credu y mae'r contract yn debygol o effeithio arnynt. Mae'r rhain yn debygol o fod yn weithredwyr sy'n darparu gwasanaethau yn yr ardal pan wneir cynllun masnachfreinio Cymru ond nad yw unrhyw contractau masnachfaint lleol wedi eu dyfarnu iddynt o dan y cynllun.
147. Rhaid i hysbysiad am roi contract nodi'r gwasanaethau sydd i'w darparu o dan y contract a hyd y contract. Mae hyn yn hysbysu'r Comisiynydd Traffig am y dyddiad na fydd angen mwyach i wasanaethau perthnasol fod wedi eu cofrestru ohono o dan adrannau 6 i 9 o Ddeddf 1985.

Adran 16(3) - Eithriadau i adran 130

148. Mae adran 16(3) yn ailddatgan adran 131 o Ddeddf 2000 gydag addasiadau.
149. Fel y'i diwygir, mae'r adran hon yn darparu nad yw'n angenrheidiol aros i'r cyfnod o 6 mis (neu fwy) ddod i ben o'r dyddiad pan wnaed contract masnachfaint lleol hyd nes y darperir gwasanaethau o dan y contract hwnnw o dan amgylchiadau penodol.
150. Gall hyn fod yn angenrheidiol, er enghraifft, er mwyn cynnal gwasanaeth pan fo busnes gweithredwr wedi ei ddirwyn i ben, neu er mwyn bodloni gofyniad trafnidiaeth gyhoeddus sydd wedi codi'n annisgwyl ac sydd angen ei fodloni heb oedi.
151. Serch hynny, rhaid i'r penderfyniad i ddod â'r dyddiad darparu gwasanaethau ymlaen gael ei wneud cyn ymrwymo i'r contract masnachfaint lleol neu wrth ymrwymo i'r contract hwnnw.

Adran 16(4) - Diwygio Deddf 1985: Cofrestru gwasanaethau lleol

152. Mae adran 16(4) o'r Bil yn diwygio adran 6 o Ddeddf 1985. Fel y nodir uchod, mae'n darparu, pan fo cynllun masnachfreinio Cymru wedi ei wneud, nad oes angen i wasanaeth lleol a ddarperir o dan contract masnachfaint lleol neu fel gwasanaeth interim fod wedi ei

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

gofrestru o dan adran 6. Mae hyn yn cynnal effaith adran 129(1)(a) o Ddeddf 2000 cyn iddi gael ei diwygio gan y Bil hwn.

153. Bydd angen i wasanaethau sydd wedi eu heithrio rhag cynllun masnachfreinio Cymru fod wedi eu cofrestru o dan adran 6 (fel yr oedd y sefyllfa yn flaenorol), fel y byddai unrhyw wasanaeth y caniateir iddo gael ei ddarparu o dan adran 6B.
154. Mae adran 16(5) o'r Bil yn diwygio adran 6B o Ddeddf 1985. Mae adran 6B o Ddeddf 1985 yn caniatáu i wasanaethau lleol penodol, heblaw'r rheini a ddarperir o dan gontractau masnachfaint lleol neu'r rheini sydd wedi eu heithrio rhag cynllun masnachfreinio Cymru, weithredu mewn ardal y mae cynllun masnachfreinio Cymru yn ymwneud â hi.
155. Y prif newid y mae'r Bil yn ei wneud i'r adran hon yw galluogi gweithredwr i apelio i'r Uwch Dribiwnlys os yw ei gais i gofrestru gwasanaeth (pa un a yw'n gwneud cais i gofrestru'r gwasanaeth am y tro cyntaf neu'n gwneud cais i amrywio gwasanaeth sydd eisoes wedi ei gofrestru ond effaith yr amrywiad yw y bydd y gwasanaeth yn cael ei ddarparu mewn ardal y mae cynllun masnachfreinio Cymru yn gymwys iddi) o dan adran 6B yn cael ei wrthod gan y Comisiynydd Traffig.
156. Rhaid i gais i gofrestru gwasanaeth yn rhinwedd adran 6B gael ei wrthod gan y Comisiynydd Traffig os nad yw'r Comisiynydd, o fewn cyfnod penodol, yn cael tystysgrif glirio ("clearance certificate") gan yr awdurdod lleol neu'r awdurdodau lleol a wnaeth y cynllun masnachfreinio Cymru ar gyfer yr ardal y mae'r gweithredwr yn cynnig darparu gwasanaeth lleol ynddi. Tystysgrif glirio yw'r modd y mae awdurdod lleol yn hysbysu'r Comisiynydd Traffig am ei benderfyniad nad yw'n ystyried y bydd y gwasanaeth arfaethedig neu'r gwasanaeth arfaethedig fel y'i hamrywir yn cael effaith niweidiol ar wasanaethau a ddarperir o dan gontractau masnachfaint lleol.
157. Mae adran 16(6) o'r Bil yn mewnosod adran newydd 6BA yn Neddf 1985. Mae'r adran hon yn galluogi awdurdodau lleol i wneud cais i'r Comisiynydd Traffig i ganslo neu amrywio gwasanaeth sydd wedi ei gofrestru yn unol ag adran 6B pan fo'n ystyried y byddai parhau i gofrestru'r gwasanaeth hwnnw yn cael effaith niweidiol ar y gwasanaethau a ddarperir o dan y contractau masnachfaint lleol. Rhaid i'r Comisiynydd Traffig dderbyn unrhyw gais o'r fath a chanslo neu amrywio'r gwasanaeth yn unol â hynny. Rhaid i'r Comisiynydd Traffig hysbysu'r gweithredwr am y ffaith bod y gwasanaeth wedi ei ganslo neu ei amrywio, ac mae gan y gweithredwr yr hawl i apelio i'r Uwch Dribiwnlys mewn cysylltiad â phenderfyniad i amrywio neu ganslo gwasanaeth.
158. Mae adran 6BA(6) yn rhoi pŵer i Weinidogion Cymru i wneud rheoliadau sy'n nodi darpariaeth bellach ynghylch sut y mae adran 6BA i weithredu. Gall y ddarpariaeth honno ymdrin â materion megis pryd y bydd canslo neu amrywio gwasanaeth yn cael effaith.

Adran 17 - Cynlluniau - eu hyd, eu hadolygu, eu hamrywio a'u dirymu

Adran 17(2) - Adolygu cynllun

159. Mae adran 17(2) yn mewnosod adran newydd 131F yn Neddf 2000.

160. Mae adran 131F yn gosod dyletswydd ar awdurdodau lleol sydd wedi gwneud cynllun masnachfreinio Cymru i adolygu'r cynllun yn rheolaidd. Mae'n ofynnol i awdurdod lleol adolygu effeithiolrwydd ei gynllun unwaith bob tair blynedd o leiaf, gan gynnwys a yw'r cynllun yn parhau i gyfrannu at y polisiâu a nodir yn adran 124A(3). Rhaid i'r awdurdod lleol lunio a chyhoeddi adroddiad ar gyfer pob adolygiad y mae'n ei gynnal.

Adran 17(3) - Amrywio cynllun

161. Mae adran 17(3) yn ailddatgan, gydag addasiadau, y rhannau hynny o adran 132 o Ddeddf 2000 sy'n ymwneud ag amrywio cynlluniau. Yn gyffredinol, mae'r adran yn nodi'r broses y mae rhaid i awdurdod trafnidiaeth lleol ei dilyn i amrywio cynllun. Ar ei ffurf flaenorol, roedd adran 132 yn gosod cyfyngiadau ar awdurdodau lleol o ran natur yr amrywiadau y gellid eu gwneud i gynlluniau; nid yw'r cyfyngiadau hyn wedi eu cynnwys yn adran 132 ar ei ffurf ailddatganedig.
162. Yr un broses i raddau helaeth yw'r broses ar gyfer amrywio cynllun â'r broses y mae rhaid ei dilyn wrth wneud cynllun yn y lle cyntaf ac eithrio:
- y caniateir i'r weithdrefn gael ei haddasu neu ei heithrio gan unrhyw reoliadau a wneir o dan adran 133; ac
 - nad yw adran 124A (asesiad o gynllun arfaethedig), 124B (archwiliad o asesiad), 124C(3)(i) (dogfen ymgynghori i gynnwys crynodeb o'r asesiad o dan adran 124B) a 124D(2) (gofyniad i nodi sut y bydd gweithredwyr bach a chanolig yn rhan o'r broses gaffael) yn gynnwys.
163. Ond pan fyddai'r amrywiad yn golygu ychwanegu ardal at y cynllun, mae'r broses y mae rhaid i'r awdurdod lleol ei dilyn yn cynnwys y camau a nodir yn adran 124A, 124B a 124C(3)(i) (is-adran 8).
164. Mae darpariaeth yn y fersiwn flaenorol o adran 132 a oedd yn ei gwneud yn ofynnol cael cydsyniad Gweinidogion Cymru ar gyfer mathau penodol o amrywiad wedi ei dileu. Mae adrannau 132A a 132B o Ddeddf 2000 hefyd wedi eu hepgor yn sgil dileu gofyniad i gael cydsyniad Gweinidogion.
165. Unwaith y mae awdurdod lleol yn penderfynu amrywio cynllun, rhaid iddo gyhoeddi hysbysiad yn rhoi gwybod pryd y mae unrhyw amrywiadau i'r cynllun i gael effaith; mae adran 132(4) yn darparu bod rhaid i'r dyddiad hwn fod 6 mis o leiaf ar ôl cyhoeddi'r hysbysiad am y penderfyniad i amrywio'r cynllun.

Adran 17(4) - Dirymu cynllun

166. Mae adran 132ZA yn ailddatgan, gydag addasiadau, y rhannau hynny o adran 132 o Ddeddf 2000 a oedd yn gwneud darpariaeth yn caniatáu i awdurdodau lleol ddirymu cynlluniau.
167. Yn flaenorol, gellid dirymu cynllun contractau ansawdd os nad oedd y rhagamodau yr oedd yn ofynnol eu bodloni o dan adran 124 o Ddeddf 2000 yn cael eu bodloni mwyach. Gan nad yw adran 124 yn cynnwys y rhagamodau hyn mwyach, gellir yn hytrach ddirymu cynllun masnachfreinio Cymru os yw'r awdurdod lleol yn fodlon:

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- y byddai gwell gwasanaethau lleol yn yr ardal y mae'r cynllun yn ymwneud â hi pe na bai'r cynllun yn gweithredu;
- y byddai parhau i weithredu'r cynllun yn debygol o achosi trafferthion ariannol i'r awdurdod; neu
- fod beichiau'r cynllun yn debygol o orbwyso ei fanteision.

168. Yr un weithdrefn i raddau helaeth yw'r weithdrefn ar gyfer dirymu'r cynllun â'r weithdrefn ar gyfer gwneud y cynllun yn y lle cyntaf, ac eithrio y caniateir i'r weithdrefn gael ei haddasu neu ei heithrio gan reoliadau ac nad yw adran 124D(2) yn gymwys.

Adran 18 – Gwasanaethau interim a gwasanaethau amnewid

Adran 18(1) – Pŵer awdurdodau lleol i ddarparu gwasanaethau o dan amgylchiadau eithriadol

169. Mae adran 18(1) yn gwneud diwygiadau i adran 132C o Ddeddf 2000. Yn gyffredinol, mae adran 132C yn caniatáu darparu gwasanaethau interim pan fo awdurdod lleol wedi ymrwymo i contract masnachfaint lleol gyda gweithredwr am gyfnod penodol, ond bod y gweithredwr yn methu â darparu'r gwasanaethau a contractiwyd cyn diwedd cyfnod y contract.

170. Ar ei ffurf ddiwygiedig, bydd yr adran hon yn caniatáu i awdurdodau lleol ddarparu gwasanaeth lleol yn lle'r gwasanaeth nad yw'n cael ei ddarparu mwyach, neu i sicrhau darpariaeth gwasanaethau interim gan unrhyw berson arall, gan gynnwys gan awdurdod lleol arall. Gweler rhan 3 o'r nodiadau hyn am drafodaeth ynghylch pwerau awdurdodau trafnidiaeth lleol i ddarparu gwasanaethau lleol o dan adran 65A o Ddeddf 1985.

Adran 18(2) – Y cyfnod y caniateir darparu gwasanaethau interim amdano

171. Mae adran 18(2) yn diwygio adran 132D o Ddeddf 2000. Yn gyffredinol, mae'r adran hon yn rhagnodi'r cyfnod y gellir darparu gwasanaethau interim amdano. Mae'r diwygiadau eraill i'r adran hon yn adlewyrchu newid enw'r cynllun.

Adrannau 19 ac 20 – Darpariaethau cyffredinol

172. Mae adran 19(1) yn ailddatgan adran 133 o Ddeddf 2000. Mae'n darparu pŵer i Weinidogion Cymru i wneud rheoliadau i wneud darpariaeth bellach ynghylch cynlluniau masnachfreinio Cymru.

173. Mae adran 19(2) yn diwygio adran 134 o Ddeddf 2000 ac yn darparu pŵer i Weinidogion Cymru i wneud darpariaethau trosiannol mewn cysylltiad â gwneud, amrywio neu ddirymu cynlluniau masnachfreinio Cymru.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

174. Mae adran 20 yn ailddatgan adran 134A. Mae is-adran (1) yn ei gwneud yn ofynnol i Weinidogion Cymru ddyroddi canllawiau ynghylch llunio asesiadau gan awdurdodau lleol o dan adran 124A a chanllawiau ynghylch y materion y mae awdurdodau lleol i'w hystyried wrth ddewis archwilydd annibynnol o dan adran 124B. Mae is-adran (2) yn darparu y caiff Gweinidogion Cymru hefyd ddyroddi canllawiau ynglŷn â chyflawni swyddogaethau awdurdodau lleol mewn perthynas â chynlluniau.

Paragraff 3 o'r Atodlen – Diwygiadau sy'n ymwneud â TUPE

175. Mae paragraff 3(4) o'r Atodlen yn gwneud diwygiadau i adran 134B o Ddeddf 2000. Mae'r adran hon yn darparu bod Rheoliadau Trosglwyddo Ymgymeriadau (Diogelu Cyflogaeth) 2006 (Rheoliadau TUPE) yn gymwys pan drosglwyddir staff o ganlyniad i gontractau masnachfaint lleol.
176. Mae paragraff 3(4)(c) o'r Atodlen yn diwygio adran 134B(6) fel y caiff Gweinidogion Cymru (yn lle'r Ysgrifennydd Gwladol) wneud rheoliadau sy'n ategu'r darpariaethau a wneir gan yr adran TUPE.
177. Yn yr un modd, mae paragraff 3(4)(d) yn diwygio is-adran (9) fel y bo rhaid i Weinidogion Cymru arfer y pŵer hwnnw er mwyn i hawliau a diogeliadau pensiwn penodol fod yn gymwys pan drosglwyddir staff.
178. Mae'r diwygiadau eraill i'r adran hon yn adlewyrchu newid enw'r cynllun.

RHAN 2, PENNOD 3 – PŴER I GAEL GWYBODAETH MEWN CYSYLLTIAD Â CHYNLLUNIAU PARTNERIAETH CYMRU A CHYNLLUNIAU MASNACHFREINIO CYMRU

179. Mae adran 21 o'r Bil yn mewnosod adran newydd 143C yn Neddf 2000.
180. Mae'r adran yn rhoi'r gallu i awdurdod lleol ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr gwasanaethau lleol ddarparu gwybodaeth berthnasol ("relevant information") iddo ynglŷn â gwasanaethau a ddarperir gan y gweithredwr yn ardal yr awdurdod lleol, at ddibenion swyddogaethau awdurdod lleol mewn perthynas â CPC neu gynlluniau masnachfreinio Cymru.
181. Mae'r adran hefyd yn caniatáu i awdurdod lleol osod gofynion mewn perthynas â'r ffordd o ddarparu gwybodaeth y mae'r awdurdod lleol wedi ei gwneud yn ofynnol, ac mewn perthynas â'r cyfnod y mae rhaid darparu gwybodaeth ynddo.
182. Er enghraifft, gallai awdurdod lleol ddefnyddio'r pwerau yn yr adran hon i wneud gwybodaeth yn ofynnol at ddibenion cynnig i wneud cynllun masnachfreinio Cymru, neu pan fo'r awdurdod lleol yn ystyried a ddylid amrywio cynllun masnachfreinio presennol.
183. Mae is-adrannau (4) a (5) yn nodi beth yw gwybodaeth berthnasol ("relevant information"). Mae gan Weinidogion Cymru bŵer i bennu mathau pellach o wybodaeth mewn rheoliadau.
184. Ni chaiff awdurdod lleol wneud gwybodaeth yn ofynnol o dan yr adran hon ond mewn perthynas â'r cyfnod o 5 mlynedd sy'n dod cyn y dyddiad y gwnaeth yr awdurdod lleol yr wybodaeth yn ofynnol (is-adran (6)).
185. Os yw'n ymddangos i awdurdod lleol sydd wedi gwneud gwybodaeth yn ofynnol o dan adran 143C fod gweithredwr wedi methu â chymryd pob cam rhesymol i gydymffurfio ag unrhyw ofyniad a osodwyd mewn perthynas â'r wybodaeth, mae is-adran (8) o adran 143C yn ei gwneud yn ofynnol i'r awdurdod lleol hysbysu'r Comisiynydd Traffig. Mae'r Bil yn diwygio adran 155 o Ddeddf 2000 i alluogi'r Comisiynydd Traffig i gymryd camau gorfodi yn erbyn y gweithredwr o dan sylw. Er enghraifft, gall y Comisiynydd Traffig osod cosb ariannol ar y gweithredwr.
186. Caiff yr awdurdod lleol ddefnyddio'r wybodaeth a geir o dan yr adran hon fel y disgrifir yn adran 143C(9). Caiff yr awdurdod lleol rannu'r wybodaeth hon â phersonau a restrir yn is-adran (10), sef: awdurdodau lleol eraill; personau sy'n darparu gwasanaethau i awdurdod lleol ac unrhyw berson sy'n cynnal archwiliad o asesiad o gynllun masnachfreinio Cymru arfaethedig. Fodd bynnag, dim ond mewn cysylltiad â'r un CPC neu'r un cynllun masnachfreinio y mae'r wybodaeth hon am wasanaethau i'w rhannu ymhellach â phersonau eraill.
187. Mae adran 143C(11) yn ymdrin â gofynion a osodir ar awdurdodau lleol i gyhoeddi gwybodaeth mewn cysylltiad â chynigion i wneud CPC neu gynlluniau masnachfreinio, o ran effaith y gofynion hynny ar wybodaeth a geir o dan adran 143C.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

188. Mae'r gofynion hyn wedi eu gosod gan adran 115 o Ddeddf 2000 mewn perthynas â CPC, ac adrannau 124C a 124D o Ddeddf 2000 mewn perthynas â chynlluniau masnachfreinio Cymru.
189. Ni fydd yn ofynnol i awdurdod lleol, yn rhinwedd adrannau 115, 124C neu 124D o Ddeddf 2000, gyhoeddi gwybodaeth a geir o dan adran 143C os gallai'r awdurdod wrthod datgelu'r wybodaeth o dan amgylchiadau pan ofynnir am yr wybodaeth o dan Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth 2000 neu Reoliadau Gwybodaeth Amgylcheddol 2004.

RHAN 3 - DARPARU GWASANAETHAU BYSIAU LLEOL GAN AWDURDODAU LLEOL

Crynodeb o'r diwygiadau

190. Mae **Rhan 3** o'r Bil yn diwygio Rhan 4 o Ddeddf 1985 i ychwanegu adran newydd 65A at Ran 4 o Ddeddf 1985 (adran 22(2) o'r Bil); ac yn gwneud dau fân ddiwygiad i Ran 4 o'r Ddeddf, o ganlyniad i adran 65A (gweler adran 22(3) a (4) o'r Bil).
191. Mae adran 65A yn rhoi pŵer i awdurdodau lleol yng Nghymru i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol; naill ai'n uniongyrchol neu drwy gwmni.
192. Mae adran 22(3) a (4) o'r Bil yn diwygio adrannau 63 a 66 o Ddeddf 1985, ac maent yn angenrheidiol er mwyn gwneud addasiadau o ran gweithredu'r adrannau hynny o Ddeddf 1985, o ganlyniad i'r pŵer newydd a roddir i awdurdodau lleol i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol.
193. Mae paragraffau 5 i 10 o'r nodyn hwn yn darparu gwybodaeth gefndir am Ddeddf 1985 a pharagraffau 11 i 30 yn egluro'r diwygiadau a wneir gan Ran 3 o'r Bil yn fwy manwl.

Y Cefndir Deddfwriaethol

194. O dan Ddeddf 1985 cafodd darpariaeth gwasanaethau bysiau yng Nghymru (gyda rhai eithriadau) ei phreifateiddio (mae'r Ddeddf hefyd yn gymwys i Loegr a'r Alban).
- Fel rhan o'r diwygiadau a gyflwynwyd gan Ddeddf 1985, roedd Rhan 4 o'r Ddeddf honno yn cynnwys darpariaeth i atal awdurdodau lleol rhag darparu gwasanaethau bysiau; mae'r rheol gyffredinol hon, yn adran 66(1) o Ddeddf 1985, yn ddarostyngedig i eithriadau cyfyngedig.
195. Roedd Rhan 4 o Ddeddf 1985 yn cyfyngu ymwneud awdurdodau lleol â'r farchnad ar gyfer gwasanaethau bysiau i achosion pan fo'r sector preifat yn methu â bodloni anghenion ardal yr awdurdod o ran trafnidiaeth gyhoeddus.
196. Mewn achosion o'r fath, mae adran 63 o Ddeddf 1985 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdod lleol gymryd camau i sicrhau bod unrhyw wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus y mae'r awdurdod lleol yn barnu ei bod yn briodol eu darparu yn cael eu darparu gan drydydd partiön. Cyfeirir yn gyffredin at wasanaethau a ddarperir o dan adran 63 fel "gwasanaethau sy'n ddymunol yn gymdeithasol", gan gydnabod swyddogaeth bwysig gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus y mae'n bosibl nad ydynt yn ymarferol yn fasnachol yn ardaloedd yr awdurdodau lleol.
197. Mae adran 63 o Ddeddf 1985 yn aml yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol gynnal prosesau tendro, er mwyn sicrhau bod gwasanaethau bysiau lleol ar gael ar lwybrau penodol yn eu hardaloedd.
198. Mae adran 63 yn awdurdodi awdurdodau i ddefnyddio cymorthdaliadau at ddiben darparu gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus, gan gynnwys gwasanaethau bysiau lleol.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

199. Mae rhai awdurdodau lleol wedi wynebu anawsterau o ran darparu gwasanaethau sy'n ddymunol yn gymdeithasol o dan adran 63, a chynnal y gwasanaethau hynny, hyd yn oed pan fo cymorthdaliadau yn cael eu cynnig fel cymhelliad i ddarpar ddarparwyr gwasanaethau. Gall hyn olygu bod awdurdodau lleol yn talu premiwm i sicrhau gwasanaethau sy'n ddymunol yn gymdeithasol neu eu bod yn methu â sicrhau bod gwasanaeth yn cael ei ddarparu am gost resymol.

200. Sylwer hefyd fod Deddf 1985, yn rhan o'r symudiad hwnnw tuag at farchnad agored, yn darparu darpariaethau trosiannol ar gyfer symud gwasanaethau a oedd yn cael eu darparu gan awdurdodau lleol drosodd i gwmnïau a oedd yn berchen iddynt. Dros amser, cafodd y cwmnïau hyn eu gwerthu i raddau helaeth. Yng Nghymru, dim ond dau o'r cwmnïau hyn sy'n dal i fodoli heddiw: Cardiff City Transport Services Limited (sy'n gweithredu fel "Bws Caerdydd") a Newport Transport Limited (sy'n gweithredu fel "Newport Bus").

Adran 65A

201. Mae adran 65A(1) yn rhoi pŵer i awdurdodau lleol i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol, gan gynnwys drwy gwmni.

202. Bydd y pŵer yn caniatáu i awdurdod lleol ddarparu gwasanaethau lleol yn unrhyw le yng Nghymru. Mae'r pŵer hefyd yn caniatáu darparu gwasanaeth dros y ffin yn Lloegr, ar yr amod bod y gwasanaeth dan sylw yn cynnwys un neu ragor o fannau aros yng Nghymru.

203. Felly gallai gwasanaeth sy'n cael ei ddarparu gan awdurdod lleol o dan yr adran hon gael ei ddarparu:

- yn ardal un neu ragor o awdurdodau lleol eraill yn unig;
- yn ardal yr awdurdod ei hun yn unig; neu
- yn ardal yr awdurdod ei hun ac ardal neu ardaloedd awdurdod lleol arall neu awdurdodau lleol eraill.

204. Pan fo dau neu ragor o awdurdodau lleol yn dymuno darparu gwasanaethau ar y cyd o dan yr adran hon, adran 101 o Ddeddf Llywodraeth Leol 1972 yw'r ddarpariaeth statudol berthnasol sy'n awdurdodi trefniadau ar gyfer arfer swyddogaethau ar y cyd.

205. Bydd adran 65A yn caniatáu i awdurdodau lleol ddarparu gwasanaethau bysiau lleol sy'n ddymunol yn gymdeithasol yn eu hardaloedd, yn hytrach na chael trydydd parti i ddarparu gwasanaeth trafnidiaeth gyhoeddus. Yr awdurdodau fydd yn penderfynu a fyddai hwn yn ddewis mwy effeithiol i fodloni unrhyw anghenion sydd heb eu bodloni o ran trafnidiaeth gyhoeddus sy'n dod i'r amlwg yn eu hardaloedd.

206. Bydd adran 65A hefyd yn caniatáu i wasanaethau lleol gael eu darparu yn fasnachol, mewn cystadleuaeth ag eraill sy'n darparu gwasanaethau bysiau.

207. Byddai hyn, er enghraifft, yn caniatáu i awdurdodau lleol wneud y canlynol:

- cystadlu am gcontractau i ddarparu gwasanaethau sy'n ddymunol yn gymdeithasol yn ardal awdurdod lleol arall, pan fo'r awdurdod lleol arall yn ceisio sicrhau bod gwasanaeth lleol yn cael ei ddarparu yn ei ardal ; a/neu
- cystadlu ar lwybrau masnachol pan nad oes cymhorthdal yn cael ei dalu i'r cwmni bysiau.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

208. Bydd awdurdod lleol sy'n ceisio darparu gwasanaethau o dan adran 65A, wrth wneud hynny, yn ddarostyngedig i unrhyw ofynion perthnasol o ran cyfraith cystadleuaeth (gan gynnwys rheolau caffael a rheolau cymorth gwladwriaethol). Gweithredir rheolaethau cyfraith cystadleuaeth er mwyn atal awdurdodau cyhoeddus rhag elwa ar unrhyw fantais economaidd annheg ar weithredwyr eraill yn y farchnad.
209. Bydd awdurdod lleol sy'n ceisio darparu gwasanaethau o dan adran 65A hefyd yn ddarostyngedig i'r un gofynion rheoleiddiol sy'n berthnasol i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol ag unrhyw ddarpar ddarparwr arall.
210. Mae hyn yn golygu, er enghraifft, y bydd rhaid i unrhyw gerbydau y mae awdurdod, neu gwmni sy'n gysylltiedig ag awdurdod, yn eu defnyddio i ddarparu gwasanaeth lleol gael eu gweithredu o dan drwydded gweithredwr Cerbyd Gwasanaeth Cyhoeddus ddilys. Bydd rhaid hefyd i unrhyw wasanaeth y mae awdurdod neu gwmni cysylltiedig yn bwriadu ei ddarparu fod wedi ei gofrestru â Chomisiynydd Traffig, yn unol â rheoliadau a wnaed o dan Ran 1 o Ddeddf 1985. (Gosodir y gofyniad i ddal trwydded gweithredwr Cerbyd Gwasanaeth Cyhoeddus ddilys gan Ddeddf Cerbydau Cyhoeddus i Deithwyr 1981, a rhoddir trwyddedau gan Gomisiynydd Traffig. Mae trwydded gweithredwr Cerbyd Gwasanaeth Cyhoeddus yn rheoleiddio pa mor addas yw gweithredwyr i ddarparu gwasanaethau ac yn ei gwneud yn ofynnol i gerbydau sy'n cael eu gweithredu o dan y drwydded fodloni meini prawf diogelwch penodol.)
211. Yr awdurdod lleol fydd yn penderfynu pa un ai i ddarparu gwasanaethau o dan yr adran hon drwy gwmni, neu eu darparu'n fewnol. Pan fo awdurdod lleol yn bwriadu darparu gwasanaethau o dan adran 65A drwy gwmni, gallai wneud hynny gan ddefnyddio cwmni sy'n bodoli eisoes y mae'n ei reoli; drwy gaffael cwmni; neu drwy sefydlu cwmni newydd. Adran 111 o Ddeddf Llywodraeth Leol 1972 fyddai'r sail statudol berthnasol ar gyfer gwneud unrhyw un o'r pethau hyn. Mae'r pŵer hwn, ymysg pethau eraill, yn caniatáu i awdurdodau wneud darpariaeth sy'n gysylltiedig ag arfer swyddogaethau eraill.
212. Mae adran 65A(6) yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol roi sylw i ganllawiau a ddyroddir gan Weinidogion Cymru mewn perthynas â'r swyddogaethau a roddir gan adran 65A. Mae'r canllawiau yn debygol o nodi:
- ffactorau y dylai awdurdodau lleol eu hystyried wrth benderfynu pa un ai i weithredu drwy gwmni neu ddarparu'r gwasanaeth yn fewnol; a
 - ffactorau i'w hystyried gan awdurdodau lleol at ddibenion cydymffurfio â gofynion cyfraith cystadleuaeth.

Y diwygiadau canlyniadol

213. Mae is-adran (3) o'r adran hon o'r Bil yn mewnosod is-adran newydd (5B) yn adran 63 o Ddeddf 1985. Mae'r diwygiad hwn yn ymwneud â'r prawf y mae rhaid ei fodloni cyn y caniateir i awdurdod lleol gynnig cymhorthdal i sicrhau gwasanaeth sy'n ddymunol yn gymdeithasol o dan adran 63.
214. Er mwyn cynnig cymhorthdal o dan adran 63, rhaid i awdurdod lleol fod wedi ei fodloni na fyddai'r gwasanaeth dan sylw yn cael ei ddarparu, neu na fyddai'n cael ei ddarparu i safon benodol, heb gymhorthdal.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

215. Mae'r diwygiad canlyniadol hwn wedi ei gynnwys oherwydd y gallai cyflwyno pŵer i awdurdodau lleol ddarparu gwasanaethau lleol ystumio'r prawf ar gyfer cynnig cymhorthdal, drwy, er enghraifft, ei gwneud yn amhosibl i awdurdodau eu bodloni eu hunain na fyddai gwasanaeth yn cael ei ddarparu heb gymhorthdal, mewn amgylchiadau pan fo'r awdurdod eisoes yn gweithredu gwasanaeth lleol o dan adran 65A ond ei fod yn dymuno rhoi'r gorau i gynnig y gwasanaeth. Mae hyn ar y sail y gallai bob amser fod yn *bosibl* i'r awdurdod lleol barhau i ddarparu'r gwasanaeth.
216. Er mwyn osgoi'r broblem bosibl hon, mae is-adran (5B) yn caniatáu i awdurdod lleol ddiystyru darparu gwasanaeth, neu'r posibilrwydd o ddarparu gwasanaeth, o dan adran 65A wrth gymhwyso'r prawf ar gyfer rhoi cymhorthdal. Bydd hyn yn caniatáu i awdurdodau lleol barhau i ddefnyddio cymorthdaliadau i sicrhau gwasanaethau sy'n ddymunol yn gymdeithasol, os oes angen, yn lle cynnig gwasanaeth eu hunain.
217. Mae is-adran (4) o'r adran hon yn diwygio adran 66(1): y cyfyngiad cyffredinol sy'n atal awdurdodau lleol rhag darparu gwasanaethau bysiau. Mae'r diwygiad yn ychwanegu adran 65A at y rhestr o eithriadau i'r cyfyngiad cyffredinol.

RHAN 4, PENNOD 1 - AMRYWIO NEU GANSLO GWASANAETHAU BYSIAU LLEOL YNG NGHYMRU: DARPARU GWYBODAETH AM WASANAETHAU MEWN PERTHYNAS Â SWYDDOGAETHAU AWDURDOD LLEOL O DAN ADRAN 63 O DDEDDF TRAFNIDIAETH 1985

Crynodeb o'r diwygiadau

218. Mae adran 23 o'r Bil yn diwygio Deddf 1985 i ychwanegu tair adran newydd at y Ddeddf mewn cysylltiad ag amgylchiadau pan fo gweithredwr yn dymuno amrywio neu ganslo un o'i wasanaethau cofrestredig:

- mae adran 6BB yn galluogi awdurdodau lleol i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr sy'n gwneud cais i amrywio neu ganslo gwasanaethau cofrestredig ddarparu gwybodaeth benodedig ynglŷn â'r gwasanaethau hynny;
- mae adran 6BC yn nodi'r personau y caiff awdurdod lleol ddatgelu iddynt wybodaeth y mae wedi ei chael o dan adran 6BB ac mae'n gwneud darpariaeth sy'n cyfyngu, ac mewn rhai amgylchiadau, yn gwahardd, datgelu'r wybodaeth honno fel arall;
- mae adran 6BD yn rhoi pŵer i Weinidogion Cymru i wneud darpariaeth atodol mewn rheoliadau ynghylch adrannau 6BB a 6BC.

219. Diben y pŵer i gael gafael ar wybodaeth, a'i rhannu, mewn cysylltiad â gwasanaeth bysiau y bwriedir ei amrywio neu ei ganslo yw cynorthwyo awdurdodau lleol wrth iddynt ystyried pa gamau y gellid eu cymryd pe bai amrywio neu ganslo'r gwasanaeth yn peri nad oes digon o wasanaethau bysiau lleol yn cael eu darparu.

Y Cefndir Deddfwriaethol

220. Mae adran 6(2) o Ddeddf 1985 yn ei gwneud yn ofynnol i wasanaeth lleol fod wedi ei gofrestru â'r Comisiynydd Traffig cyn y gellir ei weithredu. (Mae rhai eithriadau i'r gofyniad hwnnw, megis gwasanaethau a ddarperir o dan gynllun masnachfreinio Cymru neu unrhyw beth sydd wedi ei eithrio o dan reoliadau³⁸). Pan fydd gwasanaeth wedi ei gofrestru, caiff y gweithredwr wneud cais o dan adran 6 i'r gwasanaeth gael ei amrywio neu ei ganslo (oherwydd gallai peidio â gweithredu gwasanaeth cofrestredig beri i gosbau ariannol gael eu gosod o dan adran 155(1)(a) o Ddeddf 2000). Caiff rheoliadau o dan adran 6 o Ddeddf 1985 hefyd wneud darpariaeth ychwanegol ynglŷn â chofrestru, amrywio neu ganslo gwasanaethau, ac yn benodol mae'r rheoliadau'n ei gwneud yn ofynnol anfon copi o unrhyw gais i gofrestru, amrywio neu ganslo gwasanaeth i bob ardal awdurdod lleol y mae gan y gwasanaeth bysiau dan sylw fannau aros ynddi³⁹.

221. Mae adran 63 o Ddeddf 1985 yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdod lleol gymryd camau i sicrhau bod unrhyw wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus y mae'r awdurdod lleol yn barnu ei bod yn briodol eu darparu yn cael eu darparu gan drydydd partion. Cyfeirir yn gyffredin at wasanaethau a ddarperir o dan adran 63 fel "gwasanaethau sy'n ddymunol yn gymdeithasol". Gallai amrywio neu ganslo gwasanaeth lleol (ym marn awdurdod lleol) olygu na fyddai gofyniad o ran trafnidiaeth gyhoeddus yn cael ei fodloni mwyach gan weithredwr bysiau masnachol a bydd yr awdurdod lleol am ystyried yr opsiynau sydd ar gael iddo i sicrhau gwasanaethau i fodloni'r gofyniad hwnnw. Er enghraifft –

³⁸ Er enghraifft, nid yw rhai gwasanaethau sy'n wibdeithiau neu'n deithiau tywys wedi eu cofrestru yn rhinwedd rheoliad 10 o Reoliadau Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus (Cofrestru Gwasanaethau Lleol) 1986 (O.S. 1986/1671).

³⁹ Gweler rheoliad 3(4) o Reoliadau Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus (Cofrestru Gwasanaethau Lleol) 1986 (O.S. 1986/1671).

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- Caiff awdurdod lleol ddefnyddio ei bŵer o dan adran 63(5) i wneud cytundebau i ddarparu cymorthdaliadau i'r gwasanaeth fel bod gwasanaeth yn cael ei ddarparu sy'n bodloni'r gofyniad o ran trafndiaeth gyhoeddus;
- Caiff gweithredwr arall geisio cofrestru gwasanaeth neu amrywio gwasanaeth sy'n bodoli eisoes;
- Caiff yr awdurdod lleol ystyried gweithredu gwasanaeth yn unol â'r pwerau newydd a nodir yn Rhan 3 o'r Bil.

222. Bydd y newidiadau a wneir gan adran 23 yn ei gwneud yn ofynnol i weithredwr sy'n bwriadu amrywio neu ganslo gwasanaeth ddarparu gwybodaeth i awdurdod lleol ynghylch y materion a ganlyn:

- nifer y teithwyr sy'n defnyddio'r gwasanaeth;
- y siwrneiau a wnaed;
- y prisiau a dalwyd am docynnau; a'r
- refeniw a gafwyd o'r gwasanaeth.

223. Bydd yr wybodaeth hon o gymorth i'r awdurdod wrth iddo ystyried yr opsiynau, a gallai datgelu'r wybodaeth honno ymhellach hwyluso darparu gwasanaethau newydd neu wasanaethau diwygiedig gan weithredwyr eraill.

Adran 6BB Amrywio neu ganslo cofrestriad: darparu gwybodaeth am wasanaethau lleol yng Nghymru

224. Mae is-adrannau (1) a (2) o is-adran newydd 6BB yn darparu bod gan yr awdurdod bŵer, pan fo gweithredwr yn hysbysu awdurdod lleol ei fod yn bwriadu amrywio neu ganslo gwasanaeth lleol cofrestredig, i'w gwneud yn ofynnol i'r gweithredwr ddarparu gwybodaeth benodol iddo ynglŷn â'r gwasanaeth.

225. Rhaid i'r wybodaeth y bydd yn ofynnol ei darparu fod yn wybodaeth o fath a ragnodir mewn rheoliadau a wneir gan Weinidogion Cymru. Ond yn unol ag is-adran (3), bydd y math o wybodaeth y gellir ei rhagnodi yn y rheoliadau hynny wedi ei chyfyngu i:

- gwybodaeth am nifer y teithwyr, siwrneiau a phrisiau tocynnau (y cyfeirir atynt yn y rhan hon o'r nodiadau esboniadol fel "gwybodaeth am wasanaethau"); a
- gwybodaeth am y refeniw a gafwyd o weithredu'r gwasanaeth dan sylw (y cyfeirir ati yn y rhan hon o'r nodiadau esboniadol fel "gwybodaeth am refeniw").

226. Mae is-adran (4) yn gosod cyfyngiadau ar yr awdurdod fel mai dim ond mewn cysylltiad â'i swyddogaethau o dan adran 63 o Ddeddf 1985 (gweler uchod) y caiff ei gwneud yn ofynnol darparu'r wybodaeth, a hynny dim ond ar gyfer cyfnod o 3 blynedd cyn y dyddiad y mae'r awdurdod yn gosod y gofyniad i ddarparu'r wybodaeth.

227. Os bydd yr awdurdod yn ei gwneud yn ofynnol darparu gwybodaeth am refeniw, mae is-adran (6) yn caniatáu i weithredwr ofyn, ar yr un pryd ag y bydd y gweithredwr yn darparu'r wybodaeth, i'r awdurdod beidio â datgelu'r wybodaeth honno ar y sail y byddai gwneud hynny'n niweidiol i fuddiannau masnachol y gweithredwr. Ond rhaid darparu tystiolaeth ategol i gyd-fynd â chais o'r fath i beidio â datgelu gwybodaeth, i'r perwyl y byddai datgelu'r wybodaeth mewn gwirionedd yn niweidiol i fuddiannau masnachol y gweithredwr (is-adran (6)(b)). (Mae adran 6BC(4) a (5), a drafodir isod, yn ymdrin ag ymateb awdurdod lleol i gais o'r fath.)

Adran 6BC Datgelu gwybodaeth a ddarperir o dan adran 6BB etc.

228. Mae adran 6BC yn nodi'r amgylchiadau pan ganiateir i wybodaeth a gafwyd gan awdurdod o dan adran 6BB gael ei datgelu gan yr awdurdod i bersonau eraill. Mae

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

rheolau gwahanol yn gymwys i ddatgelu ymhellach wybodaeth am wasanaethau a gwybodaeth am refeniw. Mae'r adran hefyd yn gwneud darpariaeth ynghylch yr hyn y caiff (neu na chaiff) person y datgelir yr wybodaeth iddo ei wneud â hi.

229. Mae is-adran (2) yn ymdrin â datgelu gwybodaeth am wasanaethau, ac yn caniatáu i'r awdurdod lleol a gafodd yr wybodaeth hon oddi wrth weithredwr ei rhannu:
- ag unrhyw bersonau y mae'r awdurdod o'r farn y byddant am geisio darparu gwasanaeth yn lle'r gwasanaeth sy'n cael ei amrywio neu ei ganslo, neu wasanaeth atodol iddo;
 - ag awdurdod lleol arall yng Nghymru y mae gan y gwasanaeth sy'n cael ei amrywio neu ei ganslo fan aros yn ei ardal; ac
 - ag unrhyw berson arall a bennir mewn rheoliadau a wneir gan Weinidogion Cymru (sylwer y caiff rheoliadau o'r fath hefyd bennu at ba ddibenion y caniateir datgelu'r wybodaeth i bersonau a bennir yn y rheoliadau).
230. Mae is-adran (3) yn ymdrin â datgelu gwybodaeth am refeniw, ac mae'n caniatáu i'r awdurdod lleol a gafodd yr wybodaeth honno oddi wrth weithredwr ei rhannu:
- ag unrhyw bersonau y mae'r awdurdod o'r farn y byddant am geisio darparu gwasanaeth yn lle'r gwasanaeth sy'n cael ei amrywio neu ei ganslo, neu wasanaeth atodol iddo; ac
 - ag awdurdod lleol arall yng Nghymru y mae gan y gwasanaeth sy'n cael ei amrywio neu ei ganslo fan aros yn ei ardal.
231. Nid oes pŵer i wneud rheoliadau sy'n caniatáu datgelu gwybodaeth am refeniw i unrhyw berson arall.
232. Mae is-adrannau (4) a (5) yn ymdrin â sefyllfa pan fo gweithredwr yn gofyn (o dan adran 6BB(6)) i'r wybodaeth am refeniw a ddarperir i awdurdod lleol beidio â chael ei datgelu os yw'r gweithredwr o'r farn bod datgelu'r wybodaeth yn debygol o fod yn niweidiol i fuddiannau masnachol y gweithredwr. Os yw'r awdurdod, ar ôl ystyried y dystiolaeth a ddarparwyd gan y gweithredwr i ategu'r cais, yn cytuno â'r gweithredwr, ni chaiff yr awdurdod ddatgelu'r wybodaeth. Rhaid i'r awdurdod hefyd hysbysu'r gweithredwr am ei benderfyniad naill ai i ddatgelu'r wybodaeth neu i beidio â'i datgelu.
233. Os bydd awdurdod lleol yn datgelu gwybodaeth am refeniw (p'un a wnaed cais i beidio â gwneud hynny ai peidio), dim ond ar ffurf ffigur blynyddol cyfanredol y caiff ddatgelu'r wybodaeth (is-adran (6)).
234. Mae is-adrannau (8) i (10) yn ymdrin â defnyddio a datgelu ymhellach wybodaeth a ddatgelwyd gan yr awdurdod lleol a gafodd yr wybodaeth yn y lle cyntaf oddi wrth weithredwr (awdurdod A) i awdurdod lleol arall y mae gan y gwasanaeth sy'n cael ei amrywio neu ei ganslo fan aros yn ei ardal (awdurdod B).
235. I bob pwrpas, ni chaiff awdurdod B ond gwneud yr hyn y câi awdurdod A ei wneud â'r wybodaeth. Mae rhaid i unrhyw ddatgelu ymhellach gan awdurdod B fod wedi ei awdurdodi yn unol ag is-adrannau (9) a (10). Wrth gwrs, nid oes rhaid i awdurdod B ystyried unrhyw gais gan weithredwr i beidio â datgelu gwybodaeth am refeniw ar y sail y byddai'n niweidiol i'w fuddiannau masnachol oherwydd, pe bai'r gweithredwr o'r farn y byddai datgelu'r wybodaeth yn peri niwed o'r fath, byddai wedi gofyn i awdurdod A beidio â'i datgelu, ac er mwyn i awdurdod B fod wedi cael yr wybodaeth, byddai rhaid i awdurdod A fod wedi penderfynu ei bod yn annhebygol y byddai datgelu'r wybodaeth yn niweidiol.

236. Mae is-adran (11) yn gwahardd datgelu gwybodaeth gan unrhyw berson a gafodd yr wybodaeth o dan yr adran hon ac eithrio'r awdurdod lleol a gafodd yr wybodaeth yn y lle cyntaf neu awdurdod lleol arall y mae gan y gwasanaeth sy'n cael ei amrywio neu ei ganslo fan aros yn ei ardal.

237. Mae'n drosedd i unrhyw berson sy'n cael gwybodaeth yn unol ag adran 6BC ei datgelu yn groes i ddarpariaethau'r adran hon onid oes ganddo esgus rhesymol dros wneud hynny. (Er enghraifft, byddai'n drosedd i awdurdod lleol a gafodd wybodaeth am referniw yn y lle cyntaf ei datgelu i berson nad yw'n awdurdod lleol arall y mae gan y gwasanaeth sy'n cael ei amrywio neu ei ganslo fan aros yn ei ardal neu i berson y mae'r awdurdod o'r farn y gallai fod am ddarparu gwasanaeth arall yn lle'r gwasanaeth sy'n cael ei amrywio neu ei ganslo, neu wasanaeth atodol iddo). Bydd unrhyw berson sy'n euog o drosedd o'r fath yn agored, o'i euogfarnu'n ddiannod, i ddirwy (is-adran (13)).

Adran 6BD Pŵer i Weinidogion Cymru i wneud darpariaeth atodol ynghylch adrannau 6BB a 6BC

238. Mae'r adran hon yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau i ddarparu rhagor o fanylion ynglŷn â'r darpariaethau yn adrannau 6BB a 6BC neu i wneud darpariaeth sy'n ychwanegu at yr hyn sydd yn yr adrannau hynny. Er enghraifft, caiff y rheoliadau hyn ddarparu ar gyfer eithriadau pan na fyddai awdurdod lleol yn cael ei gwneud yn ofynnol darparu gwybodaeth o dan adran 6BB. Gallai hyn gynnwys sefyllfaoedd pan fyddai gweithredwr yn bwriadu amrywio'r gwasanaeth i ychwanegu mannau aros neu i gynnig y gwasanaeth yn fwy aml. Mewn amgylchiadau o'r fath byddai'n anodd dychmygu y byddai dyletswyddau'r awdurdod lleol o dan adran 63 o Ddeddf 1985 yn cael eu harfer ac felly byddai'n amhriodol (ac yn ddiangen) ei gwneud yn ofynnol darparu gwybodaeth am y gwasanaeth bysiau dan sylw.

239. Caiff rheoliadau a wneir o dan yr adran hon hefyd ddarparu na chaiff Comisiynydd Traffig dderbyn cais i amrywio neu ganslo cofrestriad gwasanaeth bysiau lleol os yw'r gweithredwr yn methu â chydymffurfio â gofyniad gan awdurdod lleol i ddarparu gwybodaeth o dan adran 6BB.

Sanctsiynau

240. Os bydd gweithredwr yn methu â darparu gwybodaeth mewn ymateb i gais gan awdurdod lleol o dan adran 6BB, caiff Comisiynydd Traffig osod cosbau ariannol ar y gweithredwr gan ddefnyddio pŵer y Comisiynydd o dan adran 155 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 (gweler y diwygiad i'r adran honno a wneir gan baragraff 3(6)(a)(i) o'r Atodlen i'r Bil).

**RHAN 4, PENNOD 2: PŴER I'W GWNEUD YN OFYNNOL I WYBODAETH GAEL
EI DARPARU AM WASANAETHAU BYSIAU CYMRU**

Crynodeb o'r diwygiad

241. Mae'r adran hon yn diwygio Deddf 2000 i ychwanegu adran newydd 141B at y Ddeddf.

242. Bydd adran 141B yn caniatáu i Weinidogion Cymru drwy reoliadau ei gwneud yn ofynnol i wybodaeth benodol, sy'n berthnasol i ddarparu gwasanaethau lleol yng Nghymru, gael ei darparu i bersonau a bennir gan y rheoliadau, at ddiben sicrhau bod gwybodaeth ar gael i deithwyr sy'n defnyddio'r gwasanaethau hynny.

Y Cefndir Deddfwriaethol

243. Ystyr "cofrestru", yng nghyd-destun gwasanaethau bysiau lleol, yw cofrestredig o dan adran 6 o Ddeddf 1985. Mae adran 6 yn ei gwneud yn ofynnol i bersonau sy'n dymuno darparu gwasanaethau lleol gofrestru'r gwasanaethau hynny, yn unol â'r adran honno a rheoliadau a wneir odani.

244. Bydd ei gwneud yn ofynnol i weithredwr ddarparu gwybodaeth benodol am wasanaethau bysiau lleol yn ei gwneud yn haws sicrhau bod gwybodaeth am wasanaethau bysiau lleol ar gael i'r cyhoedd.

Manylion Adran 141B

245. Bydd adran 141B yn caniatáu i Weinidogion Cymru drwy reoliadau ei gwneud yn ofynnol i ddarparwyr neu ddarpar ddarparwyr gwasanaethau lleol yng Nghymru, awdurdodau lleol, a'r Comisiynydd Traffig – sef y personau a grybwyllir yn is-adran (1)(a) i (d) o adran 141B – ddarparu gwybodaeth ragnodedig sy'n ymwneud â'r gwasanaethau hynny i bersonau sydd wedi eu rhagnodi gan y rheoliadau (ond mae is-adran (6) o adran 141B yn gosod cyfyngiadau ar y personau y caniateir darparu gwybodaeth iddynt).

246. Ystyr "ragnodedig" ("prescribed") yn y cyd-destun hwn yw wedi ei rhagnodi gan y rheoliadau, ac mae'n debygol y bydd y rheoliadau yn rhagnodi gofynion gwahanol o ran rhannu gwybodaeth mewn perthynas â chategorïau gwahanol o bersonau.

247. Rhaid i unrhyw wybodaeth sy'n ofynnol o dan y rheoliadau fod yn wybodaeth o fath a ddisgrifir yn adran 141B(3), sy'n disgrifio'r wybodaeth a ganlyn:

- gwybodaeth am lwybrau, mannau aros, amserlenni neu brisiau a thocynnau bysiau;
- gwybodaeth am unrhyw newidiadau neu newidiadau arfaethedig i'r materion hyn; a
- gwybodaeth am weithrediad y gwasanaethau, gan gynnwys gwybodaeth "amser real" neu wybodaeth "fyw" am nifer y teithwyr sy'n defnyddio gwasanaethau a lleoliad bysiau ar lwybr bysiau penodol.

248. Er enghraifft, gallai'r rheoliadau ganiatáu i Weinidogion Cymru ei gwneud yn ofynnol i ddarparwyr gwasanaethau lleol ddarparu gwybodaeth i bersonau sy'n gweithredu gwefannau sy'n darparu gwybodaeth gyfredol ynglŷn â theithio i aelodau o'r cyhoedd; neu ddarparu gwybodaeth i bersonau sy'n gweithredu cymwysiadau ffôn symudol sy'n cynnig diweddariadau byw ynghylch statws cyfredol bysiau sy'n gwasanaethu llwybrau penodol.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

249. Gall methu â chydymffurfio â gofyniad i ddarparu gwybodaeth o dan adran 141B beri i gosb ariannol gael ei gosod gan y Comisiynydd Traffig o dan adran 155 o Ddeddf 2000 (gweler y diwygiad a wneir gan baragraff 2(6)(a)(iii) o'r Atodlen i'r Bil).
250. Pan fo'r wybodaeth yn ofynnol oddi wrth berson sy'n gwneud cais i gofrestru, amrywio neu ganslo gwasanaeth lleol (is-adran (1)(a) o adran 141B), caiff Gweinidogion Cymru wneud rheoliadau o dan adran 6(9)(e) o Ddeddf 1985 sy'n ei gwneud yn ofynnol i'r Comisiynydd Traffig wrthod y cais i gofrestru, amrywio neu ganslo oni bai bod yr wybodaeth wedi ei darparu o dan adran 141B o Ddeddf 2000.

Atodiad 2

Mynegai o ofynion Rheolau Sefydlog

Tabl X

Rheol Sefydlog		Adran	Tudalennau/ Paragraffau
26.6(i)	Datganiad y byddai darpariaethau'r Bil o fewn cymhwysedd deddfwriaethol y Cynulliad	Datganiad yr Aelod	I'w ychwanegu
26.6(ii)	Amlinellu amcanion polisi'r Bil	Pennod 3 – Diben a bwriad arfaethedig y ddeddfwriaeth	Tudalennau 8–9 Paragraffau 3.3.1 i 3.3.7
26.6(iii)	Amlinellu unrhyw ffyrdd eraill o gyflawni'r amcanion polisi a gafodd eu hystyried, ac os gwnaed hynny, pam cafodd y dull yn y Bil ei fabwysiadu	Rhan 2 – Asesiad Effaith Rheoleiddiol	Tudalennau 5–7 Paragraffau 7.1.1 i 7.2.4
26.6(iv)	Amlinellu'r ymgynghori, os gwnaed hynny, a gafodd ei gynnal ar: (a) amcanion polisi'r Bil a'r ffyrdd y bwriedir eu cyflawni; (b) manylion y Bil, ac (c) Bil drafft, naill ai'n llawn neu'n rhannol (ac os yn rhannol, pa rannau)	Pennod 4 – Ymgynghori	Tudalennau 23–28

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Rheol Sefydlog		Adran	Tudalennau/ Paragraffau
26.6(v)	Amlinellu crynodeb o ganlyniadau'r ymgynghori hwnnw, gan gynnwys pam ac ym mha ffordd mae unrhyw Fil drafft wedi cael ei Ddiwygio	Pennod 4 – Ymgynghori	Tudalennau 24–25 Paragraffau 4.2.1 i 4.2.5
26.6(vi)	Os na chafodd ddrafft o'r Bil neu ran o'r Bil ei gyhoeddi yn flaenorol, nodwch y rheswm dros y penderfyniad hwnnw	Nid yw gofyniad Rheol Sefydlog 26.6(vi) yn berthnasol i'r Bil hwn, gan i ymgynghoriad gael ei gynnal ar Fil drafft	
26.6(vii)	Crynhoi mewn modd gwrthrychol beth yw bwriad pob un o ddarpariaethau'r Bil (i'r graddau y mae angen egluro neu wneud sylwadau) a rhoi gwybodaeth arall sydd ei hangen i egluro effaith y Bil	Atodiad 1 – Nodiadau Esboniadol	I'w hychwanegu pan fyddant wedi cael eu fformatio
26.6(viii)	Amlinellwch yr amcangyfrifon gorau ar gyfer: (a) y costau gweinyddu a chydymffurfio gros ynghyd â chostau eraill y byddai darpariaethau'r Bil yn arwain atynt; (b) yr arbedion gweinyddol y byddai'r Bil yn arwain atynt; (c) Costau gweinyddu net darpariaethau'r Bil; (d) pryd disgwylir i gostau ac arbedion o'r fath godi; ac (e) pwy fyddai'n ysgwyddo'r costau	Rhan 2 – Asesiad Effaith Rheoleiddiol	Tudalennau 7–8 Paragraffau 8.1.1 i 8.1.6
26.6(ix)	Unrhyw fanteision ac anfanteision cymdeithasol sy'n codi'r o'r Bil na ellir eu mesur yn ariannol	Rhan 2 – Asesiad Effaith Rheoleiddiol	Dim

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Rheol Sefydlog		Adran	Tudalennau/ Paragraffau
26.6(x)	Lle mae'r Bil yn cynnwys unrhyw ddarpariaeth ar gyfer rhoi pŵer i wneud is-ddeddfwriaeth, amlinellu'r canlynol mewn perthynas â phob darpariaeth o'r fath: (a) y person neu'r corff y rhoddir y pŵer iddo, a'r dull ar gyfer arfer y pŵer; (b) pam yr ystyrir ei bod yn briodol dirprwyo'r pŵer; a (c) y weithdrefn Cynulliad (os oes un) y bydd yr is-ddeddfwriaeth a wnaed neu a wneir wrth arfer y pŵer yn ddarostyngedig iddi, a pham yr ystyrir ei bod yn briodol ei gwneud yn ddarostyngedig iddi (yn hytrach na'i gwneud yn ddarostyngedig i unrhyw weithdrefn arall);	Pennod 5 – Pŵer i wneud is-ddeddfwriaeth	Tudalennau 28–52
26.6(xi)	Lle mae'r Bil yn cynnwys unrhyw ddarpariaeth sy'n talu am wariant drwy Gronfa Gyfunol Cymru, cynnwys adroddiad gan yr Archwilydd Cyffredinol yn amlinellu ei safbwyntiau ynghylch a yw gwneud hynny'n briodol	Nid yw gofyniad Rheol Sefydlog 26.6(xi) yn berthnasol i'r Bil hwn	
26.6(xii)	Amlinellu effaith bosibl darpariaethau'r Bil (os o gwbl) ar y system gyfiawnder yng Nghymru a Lloegr ("asesiad o'r effaith ar y system gyfiawnder"), yn unol ag adran 110A y Ddeddf.	Rhan 2 – Asesiad Effaith Rheoleiddiol	Asesiad o'r Effaith ar y System Gyfiawnder

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Rheol Sefydlog		Adran	Tudalennau/ Paragraffau
26.6B	Lle mae darpariaethau'r Bil yn deillio o ddeddfwriaeth sylfaenol bresennol, boed hynny at ddibenion diwygio neu gydgrynhoi, rhaid cyflwyno tabl tarddiadau gyda'r Memorandwm Esboniadol sy'n esbonio'n glir sut mae'r Bil yn gysylltiedig â'r fframwaith cyfreithiol presennol.	Nid yw gofyniad Rheol Sefydlog 26.6B i gyflwyno Tabl Tarddiadau yn berthnasol i'r Bil hwn, gan fod y Bil yn ddarn o ddeddfwriaeth annibynnol nad yw'n deillio o brif ddeddfwriaeth bresennol at ddibenion diwygio neu gydgrynhoi.	
26.6C	Lle mae'r Bil yn cynnig diwygio deddfwriaeth sylfaenol bresennol yn sylweddol, rhaid cyflwyno atodlen gyda'r Memorandwm Esboniadol sy'n amlinellu geiriau'r ddeddfwriaeth bresennol sy'n cael ei diwygio gan y Bil, ac amlinellu yn glir sut mae'r Bil yn diwygio'r geiriau hynny.	Atodiad 3 – : Rhestr o Ddiwygiadau	Atodiad 3

Atodiad 3 – Atodlen o Ddiwygiadau

Y DIWYGIADAU SYDD I'W GWNEUD GAN FIL GWASANAETHAU BYSIAU (CYMRU)

Yn unol â Rheol Sefydlog 26.6C, mae'r atodlen isod yn dangos lle y mae Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) ("y Bil") yn bwriadu gwneud diwygiadau sylweddol i ddeddfwriaeth sylfaenol sy'n bodoli eisoes. Mae'n rhoi geiriad y ddeddfwriaeth bresennol a sut y mae'r geiriad hwnnw'n cael ei ddiwygio yn y Bil. Y bwriad yw dangos darpariaethau Deddf Trafnidiaeth 2000 (p. 38) ("Deddf 2000") a Deddf Trafnidiaeth 1985 (p. 67) ("Deddf 1985"), fel yr oeddent yn gymwys o ran Cymru ar 13 Chwefror 2020, ar ôl iddynt gael eu diwygio gan y Bil (os daw'n ddeddf) fel y'i cyflwynir ar 16 Mawrth 2020.

Mae llinell drwy'r testun a fydd yn cael ei ddileu gan y Bil, e.e. ~~mae'r testun sy'n cael ei ddileu yn edrych fel hyn~~. Mae'r testun sy'n cael ei ychwanegu gan y Bil wedi ei danlinellu, e.e. mae'r testun sy'n cael ei ychwanegu yn edrych fel hyn. Mae cyfeiriadau at ddarpariaethau diwygio perthnasol y Bil i'w gweld yn y golofn dde ar bob tudalen.

Mae'r atodlen yn ymdrin â diwygiadau a wnaed gan y Bil mewn cysylltiad â Chynlluniau Partneriaeth Cymru (sy'n diwygio'r darpariaethau yn Neddfau 1985 a 2000 sy'n ymwneud â chynlluniau contractau ansawdd). Mae'r Bil hefyd yn diwygio Deddfau 1985 a 2000 mewn cysylltiad â gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol a rhannu gwybodaeth mewn cysylltiad â gwasanaethau bysiau. Fodd bynnag, nid yw'r diwygiadau a wnaed mewn cysylltiad â'r pynciau hyn yn diwygio deddfwriaeth sylfaenol yn sylweddol ac mae'r effaith y bwriedir iddynt ei chael yn glir ar wyneb y Bil. O'r herwydd, nid ydynt wedi eu cynnwys yn yr atodlen isod.

Rhybudd

Cafodd y testun hwn ei baratoi gan swyddogion Grŵp Sectorau'r Economi a Chyfoeth Naturiol yn Llywodraeth Cymru. Er bod pob ymdrech wedi ei gwneud i sicrhau ei fod yn gywir, ni ddylid dibynnu arno fel testun diffiniol Deddfau 1985 a 2000 na'r Bil.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

Unig nod y testun hwn yw helpu pobl i ddeall effaith y Bil. Ni fwriedir iddo gael ei ddefnyddio mewn unrhyw gyd-destun arall.

Transport Act 2000 <u>Bus services: Welsh partnership schemes</u> <u>Bus services: quality partnership schemes</u> 114 <u>Welsh partnership schemes</u> Quality partnership schemes (1) A local transport authority, or two or more such authorities acting jointly, may make a <u>Welsh</u> quality partnership scheme if they are satisfied that the scheme will contribute to the implementation of <u>the policies contained in their local transport plan</u> their local transport policies (but this is subject to subsection (1A)).	<i>Amending section of Bus Services (Wales) Bill</i> <i>Section 2</i>
---	---

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(1A) A local transport authority whose area is in England may exercise the power to make a Welsh quality partnership scheme only if—

- (a) they are acting jointly with one or more other local transport authorities, and
- (b) at least one of those other local transport authorities is an authority whose area is in Wales.

(2) A Welsh partnership scheme is a scheme falling within—

- (a) subsection (2A) or (2B), or
- (b) both subsections (2A) and (2B).

(2A) A scheme falls within this subsection if it is a scheme under which—

- (a) the authority or authorities provide particular facilities in the whole or part of their area, or combined area, and
- (b) operators of local services may not use those facilities unless they provide the services in accordance with standards specified in the scheme.

(2B) A scheme falls within this subsection if it is a scheme under which—

- (a) the authority or authorities take particular measures in the whole or part of their area, or combined area, that are served, or proposed to be served, by local services, and
- (b) operators of local services on routes with one or more stopping places in the area to which such a measure relates are required to provide the services in accordance with standards specified in the scheme.

(3) A scheme may not be made unless the authority or authorities are satisfied that—

(a) the facilities to be provided, or measures to be taken, and

(b) the provision of local services in accordance with the standards specified in the scheme,

are likely to achieve one or more of the outcomes described in subsection (3ZA) in relation to the whole or part of the authority's area, or the authorities' combined area.

(3ZA) The outcomes mentioned in subsection (3) are—

(a) an improvement in the quality or effectiveness of local services (for example, improvements in the quality of vehicles or facilities used for or in connection with the provision of local services);

(b) a reduction or limitation of traffic congestion, or noise or air pollution;

(c) other improvements in local services of benefit to users of those services (for example, an increase in the use of local services or an end to, or a reduction in, a decline in the use of local services).

~~(2) A quality partnership scheme is a scheme under which—~~

~~(a) the authority or authorities provide particular facilities in the whole or part of their area, or combined area, and~~

~~(b) operators of local services who wish to use the facilities must undertake to provide local services of a particular standard when using them.~~

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

~~(3) The authority or authorities must be satisfied that both the provision of those facilities and the provision of local services of that standard will—~~

~~(a) bring benefits to persons using local services in the whole or any part of their area, or combined area, by improving the quality of those services, or~~

~~(b) reduce or limit traffic congestion, noise or air pollution.~~

(3A) If the authority or authorities consider that it is necessary or expedient for any restrictions to be imposed on the registration of—

(a) any local services, or

(b) any local services of a particular description,

they may impose those restrictions (“registration restrictions”) by specifying or describing them in the scheme.

(3B) Any restrictions so imposed must be for the purpose of preventing or restricting—

(a) the provision of local services, or

(b) the variation or withdrawal of local services,

in cases where the authority or authorities consider that any such provision, or (as the case may be) variation or withdrawal, of services might be detrimental to the provision of services under the scheme.

(3C) Where a scheme includes any registration restrictions by virtue of subsection (3A), it must also specify the criteria (“registration criteria”) by reference to which [a traffic commissioner is] to decide whether or not to accept an application for registration.

(3D) In subsections (3A) to (3C) “registration”, in relation to any service,—

- (a) means registration of prescribed particulars of the service under section 6 of the Transport Act 1985 (registration of local services), and
- (b) includes a reference to the variation or cancellation of any such registration.

(4) A Welsh ~~quality~~ partnership scheme may not be made unless the authority or authorities have complied with the notice and consultation requirements imposed by section 115.

~~(5) The facilities which may be specified in a scheme—~~

- ~~(a) must be facilities provided at specific locations along routes served, or proposed to be served, by local services within the area to which the scheme relates, or facilities which are ancillary to such facilities, but~~
- ~~(b) may not be facilities which are required to be provided as a result of section 139 or 140.~~

~~(6) The standard of services which may be specified in a scheme includes—~~

- ~~(a) requirements which the vehicles being used to provide the services must meet, and~~
- ~~(b) requirements as to frequency or timing of the services,~~

~~but the specification of any such requirements is not to prevent operators from providing services in excess of those requirements.~~

~~(6A) — The standard of services which may be specified in a scheme may also include requirements as to the maximum fares that may be charged for particular journeys, or for journeys of particular descriptions, on services to which the scheme applies.~~

~~(6B) — A scheme may include a requirement falling within subsection (6)(b) or (6A) only if there are no admissible objections to the requirement from relevant operators.~~

~~Section 122(3) to (5) makes further provision with respect to such schemes.~~

~~(6C) — The power to make a quality partnership scheme includes power to provide for different facilities, or different standards of services, to be provided under the scheme as from different dates after the scheme comes into operation.~~

~~(7) — If the provision of any of the facilities requires the making of a traffic regulation order in respect of a road or other place in a metropolitan district (other than a road for which the Secretary of State or the National Assembly for Wales is the traffic authority), the scheme may not be made unless it is made by—~~

~~(a) — the local transport authority or authorities, and~~

~~(b) — the metropolitan district council for the district,~~

~~acting jointly.~~

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

~~(8) If the provision of any of the facilities requires the making of a traffic regulation order in respect of a road for which the Secretary of State or the National Assembly for Wales is the traffic authority, the scheme may not be made unless it is made by—~~

~~(a) the local transport authority or authorities, and~~

~~(b) the Secretary of State or the National Assembly for Wales,~~

~~acting jointly.~~

~~(9) Where subsection (7) or (8) applies so that a metropolitan district council, the Secretary of State or the National Assembly for Wales is a maker of the scheme, then (subject to section 121) the relevant references to the authority or authorities include (as well as the local transport authority or authorities) the metropolitan district council, the Secretary of State or the National Assembly for Wales.~~

~~(10) For the purpose of subsection (9) the relevant references are those in—~~

~~(a) subsections (2) and (4),~~

~~(b) sections 115 to 120, and~~

~~(c) section 127(7),~~

~~and paragraph 27(3) of Schedule 9 to the Road Traffic Regulation Act 1984.~~

(11) In carrying out their functions under this Part in relation to Welsh quality partnership schemes, local transport authorities must co-operate with one another.

Section 3

(12) In considering whether to make a Welsh quality partnership scheme, a local transport authority must have regard to the desirability, in appropriate cases, of making a scheme jointly with another such authority.

114A Facilities and measures

(1) The facilities to be provided under a Welsh partnership scheme—

(a) must be facilities provided at specific locations along routes served, or proposed to be served, by local services within the area to which the scheme relates, or facilities which are ancillary to such facilities, but

(b) may not be facilities which are required to be provided as a result of section 139 or 140.

(2) A measure to be taken under a Welsh partnership scheme—

(a) must be taken for the purpose of—

(i) increasing the use of local services serving routes with one or more stopping places in the area to which the measure relates or ending or reducing a decline in the use of such services, or

(ii) improving the quality or effectiveness of local services serving routes with one or more stopping places in the area to which the measure relates, but

(b) may not be a measure which is required to be taken as a result of section 139 or 140.

<u>(3) Subsection (4) applies where—</u> <u>(a) a facility to be provided, or</u> <u>(b) a measure to be taken,</u> <u>requires the making of a traffic regulation order in respect of a road for which the Secretary of State is, or the Welsh Ministers are, the traffic authority (see section 121A of the Road Traffic Regulation Act 1984 (c. 27)).</u> <u>(4) Where this subsection applies—</u> <u>(a) the Welsh partnership scheme must be made by—</u> <u>(i) the local transport authority or authorities, and</u> <u>(ii) the Secretary of State or the Welsh Ministers,</u> <u>acting jointly, and</u> <u>(b) the relevant references to the authority or authorities are to be read as including the Secretary of State or the Welsh Ministers (as the case may be).</u> <u>(5) For the purpose of subsection (4)(b) the relevant references are—</u> <u>(a) in this Act, the references in—</u> <u>(i) section 114(2A), (2B) and (4),</u> <u>(ii) sections 115 to 120, and</u>	<i>Section 4</i>
--	-------------------------

(iii) section 127(7), and

(b) the references in paragraph 27(3) of Schedule 9 to the Road Traffic Regulation Act 1984.

114B Service standards

(1) The service standards specified in a Welsh partnership scheme may—

(a) impose requirements about the frequency or timing of particular local services or local services of particular descriptions (a “route requirement”), or

(b) impose any other requirement as to the standard of local services (an “operational requirement”).

(2) A route requirement may, in particular, determine the frequency or timing in relation to a local service—

(a) by reference only to that service, or

(b) by reference to that service and other local services, taken together.

(3) An operational requirement may, in particular, impose a requirement—

(a) to be met by vehicles used to provide local services or particular descriptions of local services;

(b) about ticketing, fares and the manner in which entitlement to travel may be evidenced;

(c) about providing information to the public about local services or particular descriptions of local services, or otherwise publicising such services;

(d) as to the dates on which operators may change the timing of local services, or local services of particular descriptions.

(4) An operational requirement to be met by vehicles may, in particular—

(a) require information to be provided to passengers by means of particular electronic equipment, or electronic equipment of particular descriptions, in vehicles;

(b) be a requirement about emissions or types of fuel or power.

(5) An operational requirement such as is described in subsection (3)(b) may, in particular—

(a) specify persons from whom tickets may be purchased or to whom fares may be paid;

(b) require arrangements to be made for—

(i) travel to, within or through particular areas,

(ii) travel at particular times,

(iii) travel on particular local services or particular descriptions of local services,

(iv) travel on particular journeys or on particular descriptions of journey, or

(v) travel by persons of particular descriptions;

(c) require arrangements to be made entitling persons to make a journey, or journeys,

involving—

(i) both travel on one or more local services and travel by one or more connecting rail or tram services, or

(ii) the use of local services provided by more than one operator;

(d) impose requirements about—

[illegible]

(a) a route requirement, or

(b) an operational requirement of a type such as is described in section 114B(3)(b),

may not be specified in a Welsh partnership scheme if a sufficient number of operators of qualifying local services in the area to which the scheme relates make an admissible objection.

(2) Section 122(3) to (5) makes further provision about objections under this section.

115 Notice and consultation requirements

(1) If an authority or authorities propose to make a Welsh ~~quality~~ partnership scheme, they must give notice of the proposed scheme in such manner as the authority or authorities consider appropriate for bringing it to the attention of persons at least one newspaper circulating in the area to which it relates.

(2) The notice must either contain full details of the facilities, measures and service standards ~~and standards of services~~, and of any registration restrictions and registration criteria, or state where such details may be inspected.

(3) After giving notice of the proposed scheme, the authority or authorities must consult—

(a) all operators of local services who would, in the opinion of the authority or authorities, be affected by it,

(b) such organisations appearing to the authority or authorities to be representative of users of local services as they think fit,

Section 6

- (c) any other relevant local authority any part of whose area would, in the opinion of the authority or authorities, be affected by it,
- (d) a traffic commissioner,
- (e) the chief officer of police for each police area covering the whole or part of that area, and
- (f) such other persons as the authority or authorities think fit.

(4) For the purpose of subsection (3)(c) the following are relevant local authorities—

- (a) local transport authorities, and
- (b) district councils in England,
- ~~(c) London transport authorities, and~~
- ~~(d) councils in Scotland.~~

116 Making of scheme

- (1) If the authority or authorities decide that it is appropriate to make the scheme, they may make it as proposed or with modifications.

(1A) The scheme may provide for—

- (a) different facilities to be provided by the authority or authorities;
- (b) different measures to be taken by the authority or authorities;

(c) operators of local services to be required to provide local services in accordance with different service standards,

as from different dates after the scheme comes into operation.

(2) The scheme must specify each of the following—

(a) the facilities to be provided under it by the authority or authorities,

(aa) the measures to be taken under it by the authority or authorities,

(b) the service standards in accordance with which operators are to provide local services,

~~(b)—the standard of services to be provided under it by operators of local services,~~

(bb) any registration restrictions imposed by it and any registration criteria specified in it,

(c) the date on which it is to come into operation,

(d) the period for which it is to remain in operation, ~~which must not be less than five years,~~

(e) if—

(i) any facilities are to be provided,

(ii) any measures are to be taken, or

(iii) operators are to be required to provide local services in accordance with any service standards,

as from a date after the scheme comes into operation, the date from which they are to be so provided, taken or required.

~~(e) if any facilities or standards of services are to be provided under the scheme as from a date after the scheme comes into operation, the date as from which they are to be so provided.~~

(3) The scheme may provide that—

- (a) local services specified in it, or
- (b) local services of a class specified in it,

are to be excluded from the scheme, subject to such conditions (if any) as may be specified in it.

(4) The date as from which any particular facilities are to be provided, or any particular measure is to be taken, must not be earlier than the latest of—

(a) the date falling 3 months after the date on which notice is given under subsection (6).

(b) the date by which, in the opinion of the authority or authorities, it will be reasonably practicable for them to provide the facilities or take the measure,

(c) the date falling 3 months after—

(i) the date on which any traffic regulation order required for the provision of the facilities or the taking of the measure is made, or

(ii) if more than one such order is required, the date on which the last order is made,

(d) in a case where, as from the date by which the facilities are to be provided or the measure is to be taken, operators of local services on routes—

(i) along which the facilities are to be provided, or

(ii) with one or more stopping places in the area to which the measure relates,

are to be required to provide local services in accordance with particular service standards, the date by which, in the opinion of the authority or authorities, it will be reasonably practicable for those operators to provide those services in accordance with the particular standards.

(4A) Despite subsection (4), particular facilities may be provided, or a particular measure may be taken, from such other date as may be agreed between the authority or authorities and every operator of local services on routes—

(a) along which the facilities are to be provided, or

(b) with one or more stopping places in the area to which the measure relates.

(4B) The date as from which operators are to be required to provide local services in accordance with particular service standards must be no earlier than the latest of—

(a) the date falling 3 months after the date on which notice is given under subsection (6),

(b) the date by which, in the opinion of the authority or authorities, it will be reasonably practicable for operators to provide local services in accordance with the particular standards,

(c) in a case where, as from the date by which particular facilities are to be provided or a particular measure is to be taken, operators of local services on routes—

(i) along which the facilities are to be provided, or

(ii) with one or more stopping places in the area to which the measure relates,

are to be required to provide local services in accordance with particular service standards, the date referred to in subsection (4)(b), or

(d) in a case such as is referred to in paragraph (c) but where one or more traffic regulation orders are required for the provision of the facilities or the taking of the measure, the date referred to in subsection (4)(c).

(4C) Despite subsection (4B), the authority or authorities and every operator of local services to which a service standard is to apply may agree a different date from which the operators are to be required to provide the services in accordance with that standard.

~~(4) The date as from which any particular facilities, or any services of a particular standard, are to be provided must not be earlier than—~~

~~(a) in the case of facilities, the latest of dates A to C (see subsections (4B) to (4D)),~~

~~(b) in the case of services, the later of dates A and D (see subsections (4B) and (4E)),~~

~~unless the case falls within subsection (4A).~~

~~(4A) If under the scheme—~~

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(a) — particular facilities are to be provided by the authority or authorities, and (b) — as from the date by which the facilities are to be provided, services of a particular standard are to be provided by operators of local services when using the facilities, the date as from which the facilities and the services are to be provided must not be earlier than the latest of dates A to D. (4B) — Date A is the date 3 months after the date on which the scheme is made. (4C) — Date B is the date by which, in the opinion of the authority or authorities, it will be reasonably practicable for the authority or authorities to provide the facilities. (4D) — Date C is the date 3 months after — (a) — the date on which any traffic regulation order required for the provision of any of the facilities is made, or (b) — if more than one such order is required for their provision, the date on which the last of them is made. (4E) — Date D is the date by which, in the opinion of the authority or authorities, it will be reasonably practicable for operators of local services to provide services of the particular standard. (5) [repealed] (6) Not later than 14 days after the date on which the scheme is made, the authority or authorities must give notice—	<i>Section 6</i>
---	-------------------------

- (a) in such manner as the authority or authorities consider appropriate for bringing it to the attention of persons ~~at least one newspaper circulating~~ in the area to which the scheme relates,
- (b) to all operators of local services who would, in the opinion of the authority or authorities, be affected by the scheme[, and
- (c) to a traffic commissioner.

(7) The notice must—

- (a) either contain full details of the scheme or state where such details may be inspected, and
- (b) if the scheme made is a modified version of that proposed, state that fact.

117 Postponement of scheme or of provision of particular facilities, measures or standards of service

(1) If it appears to the authority or authorities appropriate to do so, they may decide that any of the dates specified in subsection (1A) shall be postponed by such period as they think fit.

A date may not be postponed under this subsection by a period or periods which in total exceed 12 months.

(1A) The dates are—

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(a) the date on which the scheme is to come into operation, (b) the date as from which any particular facilities are to be provided under the scheme, (ba) the date as from which any particular measure is to be taken under the scheme, (c) the date as from which any particular services are to be provided to a particular standard under the scheme. (2) Before making such a decision they must consult all operators of local services who would, in their opinion, be affected by the scheme. (3) Not later than 14 days after the date on which any such decision is made they must give notice of the decision— (a) in <u>such manner as the authority or authorities consider appropriate for bringing it to the attention of persons at least one newspaper circulating</u> in the area to which the scheme relates, (b) to all operators of local services who would, in their opinion, be affected by the scheme, and (c) to a traffic commissioner. 118 Effect of scheme (1) The authority or authorities must—	<i>Section 7</i>
--	-------------------------

(a) provide each of the specified facilities or take each of the specified measures not later than the date specified for it to be provided or taken under the scheme,

~~(a) provide each of the specified facilities not later than the date specified for its provision under the scheme, and~~

(b) continue to provide the facilities or keep the measures in effect ~~it~~ throughout the remainder of the period for which the scheme is in operation.

(2) But subsection (1) does not apply in relation to any period during which the authority or authorities are temporarily unable to provide the facilities , take the measures or keep the measures in effect owing to circumstances beyond their control.

(3) Nor does it apply in the case of the Secretary of State or the Welsh Ministers if the Secretary of State is, or the Welsh Ministers are, unable to provide the facilities or take the measures or keep the measures in effect owing to the variation or revocation of a traffic regulation order.

~~(3) Nor does it apply in the case of the Secretary of State or the National Assembly for Wales if he or it is unable to provide the facilities owing to the variation or revocation of a traffic regulation order.~~

(4) The operator of a local service may not use facilities provided under a Welsh partnership scheme unless the operator provides the service in accordance with the service standards required by the scheme that are relevant to the use of those facilities.

~~(4) The operator of a local service may not use facilities provided under a quality partnership scheme unless—~~

(a) he has given a written undertaking to [a traffic commissioner] [that, when using the facilities on any date, he will provide the service to the standard specified in the scheme as it has effect in relation to that date], and (b) he provides the service to that standard when using the facilities, except in relation to any period during which he is temporarily unable to do so owing to circumstances beyond his control. <u>(4A) Where a measure has been taken under a Welsh partnership scheme, the operator of a local service may not use a stopping place in the area to which that measure relates unless the operator provides the service in accordance with the service standards required by the scheme that are relevant to the use of such a stopping place.</u> <u>(4B) But subsections (4) and (4A) do not apply where an operator is temporarily unable to provide a service in accordance with a service standard because of circumstances beyond the operator's control.</u> (5) <u>And subsections (4) and (4A) also do</u> subsection (4) does not apply in relation to services which are excluded from the scheme as a result of any provision of the scheme made in accordance with section 116(3). (6) Where the exclusion of a local service from the scheme is made subject to conditions as a result of such a provision, those conditions are to be treated, during any period in which the scheme is in operation, as if they were prescribed particulars registered under section 6 of the Transport Act 1985 (registration of local services) of the service concerned.	Section 8
---	------------------

119 Regulations about schemes involving existing facilities or measures

(1) The appropriate national authority may by regulations make provision about the specifying in Welsh partnership schemes of—

(a) facilities which are already being provided before the schemes are proposed (“existing facilities”).

(b) measures which are already in effect before the schemes are proposed (“existing measures”).

~~(1)—The appropriate national authority may by regulations make provision about the specifying in quality partnership schemes of facilities which are already being provided before the schemes are proposed (“existing facilities”).~~

(2) The regulations may in particular—

(a) provide that existing facilities may not be specified if they were being provided before a date prescribed by, or determined in accordance with, the regulations,

(aa) provide that existing measures may not be specified if they were in effect before such a date,

(b) provide that—

(i) particular existing facilities or classes of existing facilities, or

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

[illegible]

- (d) ~~provide that, in circumstances prescribed by the regulations, particular existing facilities or classes of existing facilities may be specified only with the consent of a person prescribed by, or determined in accordance with, the regulations, and~~
- (e) make provision modifying any provision of sections 115 to 117 in relation to schemes which specify existing facilities or existing measures.

120 Variation or revocation of schemes

- (1) The authority or authorities who made a ~~Welsh quality~~ Welsh partnership scheme may vary the scheme if they decide that it is appropriate to do so.
- (1A) In particular, a scheme may be varied so as to extend the period for which it is to remain in operation.
- (2) The authority or authorities who made a scheme may revoke it before the end of the period for which it would otherwise remain in operation if all operators of local services to whom subsection (4) or (4A) of section 118 applies in respect of ~~persons who have given an undertaking to provide a service to the standard specified in the scheme~~ consent to the revocation of the scheme; and such consent must not be unreasonably withheld.
- (3) If the variation of a scheme under subsection (1) would require the making of a traffic regulation order, the variation is subject to the same procedure as the making of a scheme.

(4) Any other variation of a scheme under subsection (1), or the revocation of a scheme under subsection (2), is subject to that procedure, except to the extent that the procedure is modified by regulations made under section 122.

121 Variation: supplementary

(1) The relevant references to the authority or authorities in relation to a Welsh quality partnership scheme—

- (a) include a local transport authority if it has been varied so that it relates to that authority's area, but
- (b) do not include a local transport authority if it has been varied so that it no longer relates to that authority's area.

(2) But if (although the scheme does not relate to a local transport authority's area) it would do by reason of a proposed variation, those references (apart from those in section 118) include that authority.

(3) The relevant references (apart from those in section 114(1) and (3)) to the authority or authorities in relation to a Welsh quality partnership scheme—

- (a) include a traffic regulation authority if it has been varied so that it specifies traffic regulation facilities or traffic regulation measures, but

(b) do not include a traffic regulation authority if it has been varied so that it no longer specifies such facilities <u>or measures</u>. (4) But if (although the scheme does not specify facilities which are traffic regulation facilities <u>or measures which are traffic regulation measures</u>, in relation to a traffic regulation authority) it would do by reason of a proposed variation, those references (apart from those in section 118) include that authority. (5) And if (although the scheme specifies facilities which are traffic regulation facilities“, <u>or measures which are traffic regulation measures</u>, in relation to a traffic regulation authority)— (a) the traffic regulation order, or (where more than one) each of the traffic regulation orders, required to be made by that authority for the provision of those facilities <u>or the taking of those measures</u> has been revoked, and (b) the scheme is proposed to be varied (but not so that it specifies other facilities which are traffic regulation facilities, <u>or other measures which are traffic regulation measures</u>, in relation to that authority), the relevant references (apart from those in section 118) do not include that authority. (6) For the purposes of this section the relevant references are those in— (a) section 114(1) to (4), (b) sections 115 to 120, and	<i>Section 10</i>
--	--------------------------

(c) section 127(7),

and paragraph 27(3) of Schedule 9 to the Road Traffic Regulation Act 1984.

(7) In this section “traffic regulation authority” means—

~~(a) a metropolitan district council,~~

(b) the Secretary of State, or

(c) the Welsh Ministers.

(8) For the purposes of this section facilities are traffic regulation facilities, in relation to a traffic regulation authority and a Welsh ~~quality~~ partnership scheme, if that authority was required to be a maker of the scheme because it originally specified those facilities or would have been required to be a maker of it had it done so.

(9) For the purposes of this section measures are traffic regulation measures, in relation to a traffic regulation authority and a Welsh partnership scheme, if that authority was required to be a maker of the scheme because it originally specified those measures or would have been required to be a maker of it had it done so.

122 Regulations about schemes

(1) The appropriate national authority may by regulations make further provision with respect to—

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- (a) the procedure to be followed when making, varying or revoking Welsh quality partnership schemes,
- (aa) the types of service standards which may be objected to under section 114C,
- (ab) the content or operation of schemes which specify service standards of a type which may be objected to under that section,
- ~~(aa) the content or operation of schemes which include a requirement falling within section 114(6)(b) or (6A),~~
- (b) the local services or classes of local services which must be, or may be, excluded from schemes,
- (c) the conditions which must be, or may be, attached to such exclusions,
- ~~(d) the form and manner in which undertakings are to be given to a traffic commissioner in connection with schemes,~~
- (e) the making of traffic regulation orders in connection with schemes, and
- (f) such other incidental matters in connection with Welsh quality partnership schemes as the appropriate national authority thinks fit.

(2) The regulations may in particular make provision with respect to—

- (a) giving notice of proposed schemes or proposed variations or revocation of schemes,
- (b) objections to such proposals,

- (c) the holding of inquiries or hearings into objections,
- (d) modifications of such proposals,
- (e) the form of schemes or variations, and
- (f) giving notice of schemes which have been made or of the variation or revocation of schemes.

(2A) Regulations under subsection (1)(aa) may—

(a) amend section 114C(1) so as to—

- (i) specify a further type of service standard which may be objected to under that section,
- (ii) remove a type of service standard so that it may not be so objected to, or
- (iii) otherwise modify the description of a type of service standard specified in that section;

(b) make such other amendments to this Act in consequence of provision made under paragraph (a) as the appropriate national authority thinks fit.

(3) As regards schemes which include a service standard which may be objected to under section 114C, regulations under subsection (1)(a) or (ab) may in particular make provision—

- (a) for section 114C not to apply in such circumstances as may be prescribed;
- (b) requiring such schemes to include provision falling within subsection (4) in such circumstances as may be prescribed;

- | | |
|--|--|
| <p><u>(c) for a service standard of a type which may be objected to under section 114C not to be revised if a sufficient number of the persons who are operators of qualifying local services in the area to which the scheme relates make an admissible objection to the revision;</u></p> <p><u>(d) in prescribed circumstances where such schemes, or any provisions of such schemes, are subject to postponement under section 117, for a service standard of a type which may be objected to under section 114C not to take effect unless prescribed conditions are satisfied;</u></p> <p><u>(e) as to what constitutes a sufficient number of the persons who are operators of qualifying local services for the purposes of objecting to a service standard or to the revision of a standard;</u></p> <p><u>(f) as to the meaning of “admissible objection” and “operators of qualifying local services” for those purposes;</u></p> <p><u>(g) as to the procedure for making objections under section 114C or under regulations made under paragraph (c) of this subsection (including specifying time limits for making objections);</u></p> <p><u>(h) as to the determination of any question whether an objection has been validly made (including whether an objection is an admissible objection or whether an operator is an operator of qualifying local services) or whether a sufficient number of objections have been made;</u></p> | |
|--|--|

(i) as to when a service standard ceases to have effect following admissible objections from a sufficient number of the persons who are operators of qualifying local services in the area to which the scheme relates.

(3A) Regulations containing provision of the kind described in subsection (3)(e) may, in particular—

(a) specify that a sufficient number of persons is—

(i) all persons providing qualifying local services in the area in question at such time as the regulations may specify, or

(ii) such number of persons as, together, provide at least such proportion of the qualifying local services in the area in question as is specified in the regulations, in addition to being at least such proportion of all persons providing those services as is specified in the regulations;

(b) make provision about determining the proportion of qualifying local services provided by an operator, including provision about the time by reference to which the proportion is to be determined.

(3B) Regulations making provision as to the meaning of “admissible objection” may in particular specify that an objection is not admissible unless the grounds for the objection are such as may be specified in the regulations.

~~(3) As regards schemes which include any requirement mentioned in section 114(6)(b) or (6A), regulations under subsection (1)(a) or (aa) may in particular make provision—~~

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- ~~(a) — for section 114(6B) not to apply in such circumstances as may be prescribed,~~
- ~~(b) — requiring such schemes to include provision falling within subsection (4),~~
- ~~(c) — for any requirement as to frequencies, timings or maximum fares to be revised only if there are no admissible objections to the revision from relevant operators,~~
- ~~(d) — in prescribed circumstances where such schemes, or any provisions of such schemes, are subject to postponement under section 117, for any such requirement not to take effect unless prescribed conditions are satisfied,~~
- ~~(e) — as to the meaning of “admissible objection” for the purposes of section 114(6B) and paragraph (c) of this subsection,~~
- ~~(f) — as to the meaning of “relevant operator” for those purposes,~~
- ~~(g) — as to the determination of any question whether an objection is an admissible objection or an operator is a relevant operator.~~

(4) The provision referred to in subsection (3)(b) is—

- (a) as respects schemes which include route requirements, provision about the setting of frequencies or timings to which the requirements relate;
- (b) as respects schemes which include an operational requirement imposing a maximum fare that may be charged for particular journeys, or for journeys of particular descriptions, provision about the setting of such maximum;

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

<u>(c) provision specifying a minimum interval before any requirement such as is mentioned in paragraph (a) or (b) may be reviewed;</u> <u>(d) provision specifying a maximum interval before any such requirement must be reviewed;</u> <u>(e) provision specifying other circumstances in which any such requirements must or may be reviewed;</u> <u>(f) provision about revision of any such requirements after a review.</u>	<i>Section 10</i>
(4) — The provision referred to in subsection (3)(b) is provision — (a) — as respects the setting of frequencies, timings or maximum fares to which the requirements relate, (b) — for a minimum interval before any requirements as to frequencies, timings or maximum fares may next be reviewed, (c) — for a maximum interval before any such requirements must next be reviewed, (d) — as respects other circumstances in which any such requirements must or may be reviewed, (e) — as respects revision of any such requirements after a review.	
(5) Subsections (3)(b) and (4) have effect subject to, and in accordance with, the following provisions—	<i>Section 13</i>

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- (a) the revision of a route requirement or an operational requirement ~~requirements as to frequencies, timings or maximum fares~~ under any provision made in accordance with those subsections is not to be regarded as a variation of the scheme for the purposes of section 120 (variation or revocation of scheme), but
- (b) nothing in those subsections or in paragraph (a) of this subsection shall be taken to derogate from what may be done under or by virtue of that section.

(6) The provision that may be made by virtue of subsection (3)(h) ~~subsection (3)(g)~~ includes provision for and in connection with—

- (a) the appointment of a person (“an adjudicator”) to make such a determination as is mentioned in that paragraph;
- (b) the appointment of a person (“an assessor”) to assist an adjudicator in considering any question which appears to arise in relation to such a determination;
- (c) the payment—
 - (i) by the appropriate national authority to an adjudicator, or
 - (ii) by the appropriate national authority or an adjudicator to an assessor,of such remuneration as may be determined by or in accordance with the regulations.

(7) In this section, “route requirement” and “operational requirement” have the same meanings as in section 114B.

Section 13

123 Guidance about schemes

- (1) The Welsh Ministers ~~appropriate national authority~~ may issue guidance concerning the carrying out by local transport authorities and ~~metropolitan district councils~~ of their functions under this Part in relation to Welsh ~~quality~~ partnership schemes.
- (2) Those authorities ~~and councils~~ must have regard to any such guidance.

Bus services: Welsh franchising schemes

~~Bus services: quality contracts schemes in Wales~~

124 Welsh franchising schemes

- (1) A local transport authority for an area in Wales, or two or more such authorities acting jointly, may make a Welsh franchising scheme covering the whole or any part of their area, or combined area.
- (2) A Welsh franchising scheme may not be made unless the authority or authorities have complied with sections 124A to 124D.
- (3) A Welsh franchising scheme is a scheme under which—

(a) the authority or authorities determine what local services should be provided in the area to which the scheme relates and any additional facilities or services which should be provided in that area, and

(b) local services may only be provided in that area in accordance with local franchise contracts (subject to sections 127(5) and 132C).

(4) A local franchise contract, in relation to a Welsh franchising scheme, means a contract entered into under section 130 under which—

(a) the authority or authorities grant to another person the exclusive right to operate the local services to which the contract relates, and

(b) that person undertakes to provide the services on such terms (including in particular as to frequency, fares and standard of service) as may be specified in the contract.

(5) The terms as to standard of service that may be specified include terms about requirements which vehicles being used to provide the service must meet, including requirements about emissions or types of fuel or power.

(6) A local franchise contract may be made on terms—

(a) which include provision for the making of payments by the authority or authorities to the person undertaking to provide the local service;

(b) requiring one or more of the parties to provide additional facilities or services.

(7) Section 88(1) of the Transport Act 1985 (application to subsidy agreements of sections 89 to 92 of that Act) does not apply in relation to local franchise contracts.

(8) In considering whether to make a Welsh franchising scheme, a local transport authority must have regard to the desirability, in appropriate cases, of making a scheme jointly with another such authority.

124 Quality contracts schemes

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(1) — A local transport authority [for an area in Wales], or two or more such authorities acting jointly, may make a quality contracts scheme covering the whole or any part of their area, or combined area, if they are satisfied that— (a) the proposed scheme will result in an increase in the use of bus services (see subsection (9B)) in the area to which the proposed scheme relates, (b) the proposed scheme will bring benefits to persons using local services in the area to which the proposed scheme relates, by improving the quality of those services, (c) the proposed scheme will contribute to the implementation of the local transport policies of the authority or authorities, (d) the proposed scheme will contribute to the implementation of those policies in a way which is economic, efficient and effective, and (e) any adverse effects of the proposed scheme on operators will be proportionate to the improvement in the well-being of persons living or working in the area to which the proposed scheme relates and, in particular, to the achievement of the objectives mentioned in paragraphs (a) to (d). (1A) — [repealed] (1B) — [repealed] (2) — A quality contracts scheme may not be made unless the authority or authorities— (a) have complied with the requirements of section 125, and (b) have obtained the approval of the Welsh Ministers in accordance with section 126. (2A) — [repealed] (3) — A quality contracts scheme is a scheme under which— (a) the authority or authorities determine what local services should be provided in the area to which the scheme relates and any additional facilities or services which should be provided in that area, and	<i>Section 14</i>
---	--------------------------

(b) local services may only be provided in that area in accordance with quality contracts (subject to section 127(4) [and section 132C]). (4) In this Part “quality contract”, in relation to a quality contracts scheme, means an agreement entered into under section 130 or 131 under which— (a) the authority or authorities grant to another person the exclusive right to operate the local services to which the contract relates, and (b) that person undertakes to provide the services on such terms (including in particular as to frequency, fares and standard of service) as may be specified in the agreement. (5) A quality contract may be made on terms— (a) which include provision for the making of payments by the authority or authorities to the person undertaking to provide the local service, and (b) requiring one or more of the parties to provide additional facilities or services. (6) Section 88(1) of the Transport Act 1985 (application to subsidy agreements of sections 89 to 92 of that Act) does not apply in relation to quality contracts. (7) The authority or authorities must keep under review the extent to which quality contracts entered into by them are complied with. (8) In carrying out their functions under this Part in relation to quality contracts schemes, local transport authorities must co-operate with one another. (9) In considering whether to make a quality contracts scheme, a local transport authority [for an area in Wales] must have regard to the desirability, in appropriate cases, of making a scheme jointly with another [such] authority. (9A) [repealed] (9B) The reference in subsection (1)(a) to increasing the use of bus services includes a reference to reducing, arresting or reversing decline in the use of bus services. (10) [repealed] (11) [repealed]	<i>Section 14</i>
---	--------------------------

~~(12) [repealed]~~

~~(13) [repealed]~~

124A Assessment of proposed scheme

(1) An authority or authorities that propose to make a Welsh franchising scheme must prepare an assessment of the proposed scheme.

(2) The assessment must—

(a) describe the effects that the scheme is likely to produce, and

(b) compare making the scheme to one or more other courses of action.

(3) The assessment must also include consideration of—

(a) whether the proposed scheme would contribute to the implementation by the authority or authorities of—

(i) the policies contained in their local transport plan, and

(ii) other policies affecting local services that they have adopted and published.

(b) whether the proposed scheme would contribute to the implementation by neighbouring local transport authorities of —

(i) the policies contained in their local transport plan, and

(ii) other policies affecting local services that they have adopted and published.

(c) how the authority or authorities would make and operate the proposed scheme.

(d) whether the authority or authorities would be able to afford to make and operate the proposed scheme.

(e) whether the proposed scheme would represent value for money.

Section 14

- (f) the extent to which the authority or authorities are likely to be able to secure that local services are operated under local franchise contracts,
- (g) the likely impact of the proposed scheme on small and medium-sized bus operators providing local services in the area to which the scheme relates, and
- (h) the authority's or authorities' proposals for excluding any local services from the scheme under section 127(5).

(4) Subsections (2) and (3) do not prevent other matters being included in an assessment.

124B Audit of assessment

(1) If, after preparing an assessment of a proposed scheme under section 124A, the authority or authorities wish to proceed with the proposed scheme, they must obtain a report from an independent auditor on the assessment.

(2) The auditor's report must state whether, in the auditor's opinion—

- (a) the information relied on by the authority or authorities in considering the matters referred to in section 124A(3)(d) and (e) (affordability and value for money of proposed scheme) is of sufficient quality,
- (b) the analysis of that information in the assessment is of sufficient quality, and
- (c) the authority or authorities had due regard to guidance issued under section 134A(1)(a) in preparing the assessment.

(3) The Welsh Ministers must issue guidance about the matters an auditor is to take into account when forming an opinion as to whether the information relied on, and the analysis of that information, by an authority or authorities is of sufficient quality for the purposes of subsection (2).

(4) An auditor must, in preparing a report for the purposes of this section, have regard to such guidance.

(5) In this section "auditor", in relation to a proposed scheme, means—

- (a) the Auditor General for Wales, or

<u>(b) a person eligible for appointment as a statutory auditor by virtue of Chapter 2 of Part 42 of the Companies Act 2006 (“the 2006 Act”).</u> <u>(6) For the purposes of this section an auditor is independent, in relation to an assessment of a proposed scheme, if—</u> (a) <u>the auditor is the Auditor General for Wales, or</u> (b) <u>in the case of a person who is not the Auditor General for Wales, and treating the assessment as if it were a statutory audit under Part 42 of the 2006 Act and the authority or authorities as if they were an audited person under that Part, the auditor would not be prevented from acting as statutory auditor of the audited person by subsection (2) or (3) of section 1214 of the 2006 Act (independence requirement).</u>	
<u>124C Notice and consultation requirements</u> <u>(1) This section applies if, after obtaining an auditor’s report under section 124B, the authority or authorities wish to proceed with the proposed scheme.</u> <u>(2) The authority or authorities must—</u> (a) <u>publish a consultation document relating to the scheme (see subsection (3)),</u> (b) <u>publish the assessment of the scheme,</u> (c) <u>publish the auditor’s report on that assessment, and</u> (d) <u>give notice of the scheme in such manner as the authority or authorities consider appropriate for bringing it to the attention of persons in the area to which it relates.</u>	<i>Section 14</i>
<u>(3) A consultation document must include—</u> (a) <u>a description of the area to which the scheme relates,</u> (b) <u>a description of the areas within that area for which different provision is proposed to be made (if any),</u> (c) <u>a description of the local services that are proposed to be provided under local franchise contracts,</u>	<i>Section 14</i>

<u>(d) a description of the local services that are proposed to be excluded from the scheme under section 127(5),</u> <u>(e) the date on which the scheme is proposed to be made,</u> <u>(f) the date or dates by which it is proposed that local franchise contracts first be entered into,</u> <u>(g) a description of the authority's or authorities' plans for consulting in order to seek views on how well the scheme is working,</u> <u>(h) a statement about how, in conducting the procurement process for the provision of local services, the authority or authorities propose to facilitate the involvement of small and medium-sized operators in the provision of local services,</u> <u>(i) a summary of the assessment of the scheme prepared under section 124A, and</u> <u>(j) the date by which responses to the consultation document must be received.</u> <u>(4) A notice under subsection (2)(d) must—</u> <u>(a) describe the proposed scheme, and</u> <u>(b) state where copies of the scheme and the documents mentioned in subsection (2)(a) to (c) may be inspected.</u> <u>(5) After giving notice under subsection (2)(d), the authority or authorities must consult—</u> <u>(a) all persons operating local services in the area to which the scheme relates,</u> <u>(b) all other persons holding a PSV operator's licence or a community bus permit who would, in the opinion of the authority or authorities, be affected by the scheme,</u> <u>(c) such persons as appear to the authority or authorities to represent employees of persons falling within paragraph (a),</u> <u>(d) such organisations appearing to the authority or authorities to be representative of users of local services in the area to which the scheme relates as they think fit,</u> <u>(e) such organisations appearing to the authority or authorities to be representative of operators of local services in the area to which the scheme relates as they think fit,</u>	
--	--

- (f) a National Park authority any part of whose area would, in the opinion of the authority or authorities, be affected by the proposed scheme,
- (g) any local transport authority any part of whose area would, in the opinion of the authority or authorities, be affected by the proposed scheme,
- (h) a traffic commissioner,
- (i) the chief constable for each police area covering the whole or part of the area to which the proposed scheme relates, and
- (j) the Competition and Markets Authority.

(6) The authority or authorities may modify the proposed scheme after consulting those persons and organisations.

124D Response to consultation

(1) An authority or authorities that conduct a consultation under section 124C must publish a report setting out—

- (a) the authority's or authorities' response to the consultation, and
- (b) the authority's or authorities' decision on whether to make the scheme.

(2) If the authority or authorities decide to make the scheme, the report must set out how, in conducting the procurement process for the provision of local services, they will facilitate the involvement of small and medium-sized operators in the provision of local services.

(3) The authority or authorities must give notice of the report to a traffic commissioner.

125 Notice and consultation requirements

(1) —If an authority or authorities propose to make a quality contracts scheme, they must give notice of the proposed scheme in at least one newspaper circulating in the area to which it relates [they must—

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(a) publish, in such manner as they think fit, a consultation document complying with subsection (1A), (b) supply a copy of that document to each of the persons mentioned in subsection (3), [and] (c) give notice in accordance with subsection (2) of the proposed scheme in at least one newspaper circulating in the area to which it relates. [(1A) The consultation document mentioned in subsection (1)(a) must include— (a) a description of the proposed scheme; (b) a statement of the reasons why the authority or authorities are satisfied that the conditions in subsection (1) of section 124 are met; (c) a description of any arrangements which the authority or authorities intend to make (including arrangements with other authorities or other persons) for or in connection with the implementation of the scheme; (d) a statement of how any costs which the authority or authorities expect to incur under the scheme are to be defrayed; (e) a declaration by the chief finance officer or officers of the authority or authorities that, after taking into account— (i) any estimated income from fares, and (ii) any grants from Ministers of the Crown or government departments, any remaining funding required to implement the scheme can be provided from other resources available to the authority or authorities; (f) the date by which any written responses to the consultation must be submitted to the authority or authorities. (1B) The description of the proposed scheme contained in the consultation document in accordance with subsection (1A)(a) must include— (a) an outline of the local services which are proposed to be provided under it;	<i>Section 14</i>
--	--------------------------

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(b) a statement of any proposed exclusions from the scheme by virtue of section 127(4). (1C) — In subsection (1A)(e) “chief finance officer”, in relation to a local transport authority, means that officer of the authority who is responsible under— (a) section 151 of the Local Government Act 1972, or (b) section 73 of the Local Government Act 1985, for making arrangements for the proper administration of the financial affairs of the authority.] (2) — The notice must— (a) describe the proposed scheme, [and] (b) state where a copy of the scheme [and the consultation document] may be inspected, and (c) state their reasons for wishing to make the scheme. (3) — After giving notice of the proposed scheme, the authority or authorities must consult— (a) all persons operating local services in the area to which it relates, (b) all other persons holding a PSV operator's licence or a community bus permit who would, in the opinion of the authority or authorities, be affected by it, (c) such organisations appearing to the authority or authorities to be representative of users of local services as they think fit, (d) any other relevant local authority any part of whose area would, in the opinion of the authority or authorities, be affected by it, (e) a traffic commissioner, (f) the chief officer of police for each police area covering the whole or part of [the area to which the proposed scheme relates], and (g) such other persons as the authority or authorities think fit. (4) — For the purpose of subsection (3)(d) the following are relevant local authorities— (a) local transport authorities,	<i>Section 15</i>
---	--------------------------

~~(b) district councils in England,~~

~~(c) London transport authorities, and~~

~~(d) councils in Scotland.~~

~~(5) The authority or authorities may modify the proposed scheme following those consultations.~~

~~126 Approval of proposed schemes for areas in Wales~~

~~(A1) [repealed]~~

~~(1) If, having complied with [the requirements of] section 125, the authority or authorities wish to proceed with the proposed scheme, they must apply to the appropriate national authority for its approval.~~

~~(2) The application must include—~~

~~(a) their reasons for wishing to make the scheme, and~~

~~(b) such other information as the appropriate national authority may reasonably require.~~

~~(3) Any person consulted [who was consulted, or who is aggrieved at not being consulted,] under section 125(3) may make written representations to the appropriate national authority about the scheme.~~

~~(4) The appropriate national authority may approve the proposed scheme, with or without modifications, if it is satisfied that—~~

~~(a) the conditions set out in paragraphs (a) and (b) [paragraphs (a) to (e)] of section 124(1) [or (as the case may be) paragraphs (a) to (d) of section 124(1A)] are met, and~~

~~(b) it is in the interests of the public that the scheme is made.~~

~~(5) If the appropriate national authority proposes to approve the scheme with modifications, it must first inform the authority or authorities and they must—~~

~~(a) consult such of the persons they consulted under section 125(3) as would, in their opinion, be affected by those modifications, and~~

~~(b) inform the appropriate national authority as to the outcome of that consultation.~~

(6) After being informed of that outcome the appropriate national authority may approve the scheme either with those modifications or without modifications. 126A [repealed] 126B [repealed] 126C [repealed] 126D [repealed] 126E [repealed] <u>127 Making of a Welsh franchising scheme</u> <u>(1) If the authority or authorities publishing a report under section 124D have decided to make the scheme, they must do so, and publish it, at the same time as the report is published.</u> <u>(2) The scheme must specify—</u> <u>(a) the area to which it relates,</u> <u>(b) the local services intended to be provided under local franchise contracts,</u> <u>(c) the date on which local franchise contracts may first be entered into, and</u> <u>(d) the minimum period that is to expire between the making of a local franchise contract and the provision of a local service under the contract.</u> <u>(3) A scheme may specify—</u>	<i>Section 15</i>
--	--------------------------

<u>(a) areas within the area to which the scheme relates (“scheme sub-areas”).</u> <u>(b) for each scheme sub-area, the date on which a local franchise contract to provide a local service in that scheme sub-area may first be entered into, and</u> <u>(c) for each scheme sub-area, the minimum period that is to expire between the making of a local franchise contract to provide such a service and the provision of such a service under the contract.</u> <u>(4) A scheme may not specify under subsection (2)(d) or (3)(c) a period of less than six months.</u> <u>(5) The scheme may provide that—</u> <u>(a) local services specified in it, or</u> <u>(b) local services of a class specified in it,</u> <u>are to be excluded from the scheme, subject to such conditions (if any) as may be specified in it.</u> <u>(6) If the scheme relates to an area to which a Welsh partnership scheme also relates, the franchising scheme must include—</u> <u>(a) in a case where the Welsh partnership scheme relates only to—</u> <u>(i) the area to which the Welsh franchising scheme relates, or</u> <u>(ii) a part of that area,</u> <u>provision revoking the Welsh partnership scheme, or</u> <u>(b) in any other case, provision varying the Welsh partnership scheme so that it ceases to relate to any part of the area to which the Welsh franchising scheme relates.</u> <u>(7) Not later than 14 days after the date on which the scheme is made, the authority or authorities must—</u> <u>(a) give notice of the scheme in such manner as the authority or authorities consider appropriate for bringing it to the attention of persons in the area to which it relates, and</u> <u>(b) send a copy of the scheme to a traffic commissioner.</u> <u>(8) The notice must state—</u>	
--	--

<u>(a) that the scheme has been made, and</u> <u>(b) where a copy of the scheme may be inspected.</u> <u>(9) The Welsh Ministers may by regulations amend subsection (4) to change the period mentioned for the time being in that subsection.</u> <u>127 Making of scheme</u> (1) The authority or authorities who proposed the scheme may make it— (a) [repealed. (b) in accordance with the requirements of subsection (1B). (1A) [repealed] (1B) If— (a) [repealed] (b) the Welsh Ministers approve the scheme under section 126, the authority or authorities who proposed it may make it, as approved, at any time not later than 6 months after the date of the approval.] (2) The scheme must specify— (a) the area to which it relates, (b) the date on which it is to come into operation or, if the scheme provides for different provisions to come into operation on different dates, or on different dates for different purposes, those dates in the case of each provision, and (c) the period for which it is to remain in operation, which must not be more than ten years from the earliest date on which the scheme or any of its provisions comes into operation. (2A) No date that is to be specified under subsection (2)(b) may be earlier than 6 months after the scheme is made.	Section 15
---	---

(3) The scheme must outline— (a) the local services which are to be provided under quality contracts, and (b) the features of the proposed invitations to tender for quality contracts. (3A) The scheme must specify the date or dates on which it is proposed that the authority or authorities will issue invitations to tender for the provision of any services to which the scheme relates (see section 130). (4) The scheme may provide that— (a) local services specified in it, or (b) local services of a class specified in it, are to be excluded from the scheme, subject to such conditions (if any) as may be specified in it. (5) The scheme may contain such ancillary provisions as the authority or authorities think fit. (6) The scheme may include provision— (a) varying or revoking any quality partnership scheme which only relates to the area of the authority, or combined area of the authorities, by which the scheme is made, or (b) varying any other quality partnership scheme to the extent that it so relates. (7) If provision is made under subsection (6)(b) to vary the quality partnership scheme so that it no longer so relates, such of the authorities by which it was made as did not make the quality contracts scheme— (a) may (subject to the provision so made) vary it if they decide that it is appropriate to do so, or (b) may revoke it if all persons who have given an undertaking to provide a service to a standard specified in the scheme consent to the revocation of the scheme (which consent must not be unreasonably withheld); and subsections (3) and (4) of section 120 apply to a variation or revocation under this subsection.	<i>Section 16</i>
--	--------------------------

(8) — Not later than 14 days after the date on which the scheme is made, the authority or authorities must— (a) give notice in at least one newspaper circulating in the area to which the scheme relates, and (b) send a copy of the scheme to [a traffic commissioner]. (9) — The notice must state— (a) that the scheme has been made, (b) where a copy of the scheme may be inspected, and (c) the date or dates on which the scheme, or the different provisions of the scheme, are to come into operation. (10) — The appropriate national authority may by order vary any of the periods mentioned in subsection (1B) or (2A). 127A [repealed] 127B [repealed] 128 Postponement of <u>local franchising contracts</u> scheme <u>(1) An authority or authorities that have made a Welsh franchising scheme may decide that the date or dates specified under section 127(2)(c) or 127(3)(b) is or are to be postponed by such period, not exceeding 6 months, as they think fit.</u> (1) — If it appears to the authority or authorities who made the scheme appropriate to do so, they may decide that the date on which the scheme, or any particular provision of the scheme, would otherwise come into operation, or come into operation for any particular purpose or purposes, shall be postponed by such period as they think fit (subject to any provision of regulations made under subsection (4)).	<i>Section 16</i>
--	--------------------------

<u>(2)</u> Before making such a decision they must consult all operators of local services who would, in their opinion, be affected by the decision. (2A) The date or dates specified under section 127(2)(c) or 127(3)(b) may be postponed under subsection (1) once only. (3) Not later than 14 days after the date on which any such decision is made they must give notice of the decision— (a) <u>in such manner as they consider appropriate for bringing it to the attention of persons in at least one newspaper circulating in the area to which the scheme relates,</u> (b) to all operators of local services who would, in their opinion, be affected by the decision, and (c) to a traffic commissioner. <u>(3A) The notice must include a statement of the reasons for the decision.</u> <u>(4) The Welsh Ministers may by regulations amend the maximum period of postponement specified in subsection (1).</u> (4) The appropriate national authority may by regulations make provision with respect to postponements under subsection (1). (5) The regulations may in particular make provision— (a) as to the maximum period of postponements, and (b) requiring authorities to re-issue invitations to tender in accordance with section 130. <u>129 Effect of local franchise contracts: registration requirements and provision of services</u> <u>(1) Where a Welsh franchising scheme has been made, subsection (2) applies as soon as the effective time of any local franchise contract to which the scheme relates is reached, subject to subsection (3).</u> <u>(2) No local service may be provided in the area to which the scheme relates unless—</u> <u>(a) it is provided under a local franchise contract,</u>	<i>Section 16</i>
---	--------------------------

<u>(b) it is an interim service (see section 132C), or</u> <u>(c) it is a local service registered under section 6 of the Transport Act 1985 by virtue of section 6B of that Act.</u> <u>(3) If the scheme provides for scheme sub-areas, subsection (2) applies in relation to each scheme sub-area as soon as the effective time of any local franchise contract for the provision of a local service in that scheme sub-area is reached; and the reference in subsection (2) to the area to which the scheme relates is to be read as a reference to the scheme sub-areas.</u> <u>(4) Subsection (2) does not apply in relation to—</u> <u>(a) services excluded from the scheme as a result of section 127(5), or</u> <u>(b) services provided under a community bus permit.</u> <u>(5) The effective time, in relation to a local franchise contract, is the beginning of the day on which a local service may first be provided under the contract (see sections 130(4) and 131).</u> 129 Effect of scheme (1) During any period in which the scheme, or (in the case of a scheme which provides for different provisions to come into operation on different dates) any provision of the scheme, is in operation— (a) sections 6 to 9 of the Transport Act 1985 (registration of local services) do not have effect in relation to the area to which it relates the area to which the scheme, or that provision, relates, and (b) no local service shall be provided in that area (if there is a stopping place for the service in that area) unless it is provided under a quality contract or is an interim service (see section 132C). 2) But subsection (1) does not apply— (a) so as to prevent the application of sections 6 to 9 of the Transport Act 1985 in relation to any service by virtue or in consequence of section 6B of that Act (application for registration or variation where quality contracts scheme in force);	<i>Section 16</i>
---	--------------------------

b) so as to prevent the provision of any service registered under section 6 of the Transport Act 1985 by virtue of section 6B of that Act, or (c) in relation to services which are excluded from the scheme as a result of any provision of the scheme made in accordance with section 127(4). (3) Where the exclusion of a local service from the scheme is made subject to conditions as a result of such a provision, those conditions are to be treated, during any period in which the scheme is in operation, as if they were prescribed particulars registered under section 6 of the Transport Act 1985 of the service concerned. (4) The authority or authorities must invite tenders in accordance with section 130 not later than— (a) three months, or (b) such other period as the appropriate national authority may by order specify, after the scheme has been made. <u>130 Local franchise contracts</u> <u>(1) If two or more authorities have made a Welsh franchising scheme jointly, a local franchise contract for a local service specified in the scheme is to be entered into by the authorities acting jointly.</u> <u>(2) An authority or authorities may not enter into a local franchise contract with a person unless the person holds—</u> <u>(a) a PSV operator's licence, or</u> <u>(b) a community bus permit.</u> <u>(3) But subsection (2)(a) does not include a licence to which a condition is attached under section 26 of the Transport Act 1985 (power of traffic commissioner to attach conditions to licences) prohibiting the holder from using vehicles under the licence to provide local services of all descriptions or of any description to which the condition relates.</u>	<i>Section 16</i>
--	--------------------------

<u>(4) A person may not provide a local service under a local franchise contract until the expiry of the period that, under the scheme, must expire between the making of the contract and the provision of the local service under the contract (see section 127(2)(d) and section 127(3)(c)).</u> <u>(5) After entering into a local franchise contract, the authority or authorities must give notice of the contract to—</u> <u>(a) a traffic commissioner, and</u> <u>(b) all operators of local services who are, in the opinion of the authority or authorities, likely to be affected by the contract.</u> <u>(6) The notice must set out—</u> <u>(a) the local services to be provided in accordance with the contract, and</u> <u>(b) the duration of the contract.</u> <u>(7) The notice must be given within a period of 14 days beginning with the date on which the local franchise contract in question is entered into.</u> <u>(8) This section is subject to section 131 (exceptions to section 130).</u>	<i>Section 16</i>
130 Tendering for quality contracts (1) The authority, or the authorities acting jointly, must invite tenders for the provision of services to which the scheme, or each provision of the scheme, relates for such period and on such basis as may be specified in the invitation to tender. (2) The period specified must not exceed 10 years. (3) Subject to subsection (4), such an invitation— (a) must be issued generally, in such manner as the authority or authorities consider appropriate for bringing it to the attention of persons who may be interested, and	<i>Section 17</i>

~~(b) must also be issued individually to all persons who have given to that authority or any of those authorities a written notice indicating that they wish to receive invitations to tender for the provision of local services of a description to which the invitation relates.~~

~~(4) Such a notice must specify the address to which such an invitation is to be directed, and it shall be sufficient for the purposes of subsection (3)(b) if the authority or authorities send the invitation to the person giving such a notice at the address so specified.~~

~~(5) The authority or authorities may only accept a tender submitted by a person who is the holder of either—~~

~~(a) a PSV operator's licence, or~~

~~(b) a community bus permit.~~

~~(6) But subsection (5)(a) does not include a licence to which a condition is attached under section 26 of the Transport Act 1985 (power of traffic commissioner to attach conditions to licences) prohibiting the holder from using vehicles under the licence to provide local services of all descriptions or of any description to which the invitation relates.~~

~~(7) After entering into a quality contract, the authority or authorities must give notice to a traffic commissioner of—~~

~~(a) the local services to be provided in accordance with the contract, and~~

~~(b) the duration of the contract.~~

~~(8) The appropriate national authority may by regulations make provision requiring authorities to publish prescribed information about tenders submitted to them in accordance with this section or about their reasons for entering into particular quality contracts.~~

131 Exceptions to section 130

(1) A local franchise contract may specify as the time when a local service may first be provided under the contract a time before the expiry of such period as is described in section 130(4), and that service may be

provided from that time, if the authority or authorities determine that action is urgently required for the purpose of—

- (a) maintaining an existing service,
- (b) securing the provision of a service in place of a service which has ceased to operate, or
- (c) securing the provision of a service to meet any public transport requirement which has arisen unexpectedly and ought in the opinion of the authority to be met without delay.

(2) A determination under subsection (1) must be made at or before the time that the authority or authorities enter into the contract.

~~131 Exceptions from section 130~~

~~(1) Section 130 does not apply in any case where it appears to the authority or authorities that action is urgently required for the purpose of—~~

- ~~(a) maintaining an existing service,~~
- ~~(b) securing the provision of a service in place of a service which has ceased to operate, or~~
- ~~(c) securing the provision of a service to meet any public transport requirement which has arisen unexpectedly and ought in the opinion of the authority to be met without delay.~~

~~(2) The appropriate national authority may by regulations make provision for further exceptions from section 130, including in particular with respect to—~~

- ~~(a) cases in which no tender, or no acceptable tender, is submitted in response to an invitation to tender issued under section 130(1) or under any provision made by virtue of subsection (5)(a), and~~
- ~~(b) agreements of a prescribed description.~~

~~(3) The appropriate national authority may make regulations fixing the maximum duration of a quality contract entered into under subsection (1) or under any provision made by virtue of subsection (2).~~

~~(4) The appropriate national authority may by regulations make further provision with respect to exceptions from section 130.~~

(5) Regulations under subsection (4) may in particular— (a) require authorities to invite tenders for the provision of a service which is the subject of a quality contract made under subsection (1) or under any provision made by virtue of subsection (2), and (b) require authorities to publish prescribed information (including as to their reasons for entering into particular quality contracts) or to give notices. 131A Continuation of schemes for further periods (1) If it appears to them appropriate to do so, the authority or authorities who made a quality contracts scheme (other than any to whose area the scheme no longer relates) may decide that the scheme should continue in operation for a further period, with or without modification. (2) Before making such a decision, they must, unless the proposal that the scheme should continue is an exempt continuation proposal (see section 131B), comply with the requirements of— (a) section 124(2)(b) (approval by Welsh Ministers) (b) [repealed] (3) Section 125 applies in relation to the continuation of a scheme under this section as it applies in relation to the making of a scheme, but with the following modifications— (a) any reference to a proposal to make a scheme is to be read as a reference to a proposal for the continuation of a scheme, (b) any reference to the proposed scheme is to be read as a reference to the scheme as proposed to continue in operation, and with the further modifications specified in subsections (4) and (5), but this is subject to such modifications or exclusions as may be prescribed by regulations under section 133. (4) [repealed] (5) The consultation document that is to be published by virtue of section 125(1)(a), as applied by subsection (3), must (instead of complying with section 125(1A)) include—	<i>Section 17</i>
--	--------------------------

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(a) a description of the scheme, together with any proposed modifications to it; (b) a statement of the opinion of the authority or authorities as to the effectiveness of the scheme in achieving the objectives set out in paragraphs (a) to (e) of section 124(1) up to the date of the report; (c) a statement of the reasons why they are satisfied that the scheme as proposed to be continued (with any proposed modifications) will meet the conditions in subsection (1) of section 124; (d) a description of any arrangements which the authority or authorities intend to make (including arrangements with other authorities or other persons) for or in connection with the continuation of the scheme; (e) a statement of the period for which it is proposed that the scheme should continue in operation, which must not be more than a further 10 years; (f) if the authority or authorities consider that the proposal for the scheme to continue is an exempt continuation proposal, a statement of that fact; (g) a statement of how any costs which the authority or authorities expect to incur under the scheme are to be defrayed; (h) a declaration by the chief finance officer or officers of the authority or authorities that, after taking into account— (i) any estimated income from fares, and (ii) any grants from Ministers of the Crown or government departments, any remaining funding required to continue the scheme in operation can be provided from other resources available to the authority or authorities; (i) the date by which any written responses to the consultation must be submitted to the authority or authorities. (6) For the purposes of this section—	
--	--

(a) subsection (1B) of section 125 (matters to be included in the description of the proposed scheme) applies for the purposes of subsection (5)(a) as it applies for the purposes of subsection (1A)(a) of that section, and (b) subsection (1C) of that section (meaning of “chief finance officer”) applies for the purposes of subsection (5)(h) as it applies for the purposes of subsection (1A)(e) of that section. (7) — The consultation document mentioned in subsection (5) must be published and supplied in accordance with section 125(1)(a) and (b) (as applied by this section) not less than 12 months before the scheme's expiry date. (8) — For the purposes of this section, a scheme's “expiry date” is the later of the following dates — (a) the end of the period specified in the scheme in accordance with section 127(2)(c); (b) if the scheme has been continuing in operation by virtue of the previous application of this section, the end of the period for which it is so continuing in operation. (9) — The period for which a scheme continues in operation by virtue of a decision under subsection (1) may begin — (a) on such day falling before, on, or immediately after the scheme's expiry date as the authority or authorities decide, or (b) if the circumstances are such that the continuation of the scheme cannot begin on a day falling within paragraph (a), on such later day as the authority or authorities decide in accordance with regulations made by the appropriate national authority for the purposes of such circumstances. (10) — If the authority or authorities publish and supply a consultation document in accordance with subsection (7), the scheme remains in operation (without any modifications proposed by them under subsection (1)) until — (a) in a case where the scheme is to continue in operation for a further period, the day before the beginning of that period, or (b) in any other case, the scheme's expiry date.	<i>Section 17</i>
--	--------------------------

~~(11) — Section 130 (tendering) applies to a scheme that continues in operation under this section (whether or not the proposal for the scheme to continue in operation was an exempt continuation proposal) but subject to regulations made by the appropriate national authority under section 133(3).~~

~~131B Meaning of “exempt continuation proposal”~~

~~(1) — For the purposes of this Part a proposal that a quality contracts scheme should continue in operation is an “exempt continuation proposal” if—~~

- ~~(a) any one or more of Conditions 1 to 3 are met and Conditions A and B are met, or~~
- ~~(b) the circumstances are as prescribed in regulations made by the appropriate national authority.~~

~~(2) — Condition 1 is that it is not proposed that the area to which the continuation scheme relates is to be greater than the area to which the existing scheme relates.~~

~~(3) — Condition 2 is that it is proposed that the area to which the continuation scheme relates is to be greater than the area to which the existing scheme relates, but—~~

- ~~(a) the additional area proposed to be included falls wholly within the area or combined area of the authority or authorities proposing the continuation of the scheme, and~~
- ~~(b) it is not proposed that under the continuation scheme any descriptions of local services are to be provided under quality contracts in addition to the descriptions of local services so provided under the existing scheme.~~

~~(4) — Condition 3 is that during the period while the existing scheme has been in force—~~

- ~~(a) there has been a change in the area of the authority, or of any of the authorities, that last made or continued the scheme, or~~
- ~~(b) a different authority has become the local transport authority for some or all of the area to which the scheme relates,~~

but it is not proposed that under the continuation scheme any descriptions of local services are to be provided under quality contracts in addition to the descriptions of local services so provided under the existing scheme. (5) Condition A is that it is not proposed under the continuation scheme that any local services which, immediately before the coming into force of that scheme, were unregulated services are under the continuation scheme to be provided under quality contracts. (6) Condition B is that it is not proposed under the continuation scheme that any services which, immediately before the coming into force of that scheme, were excluded services in the case of the existing scheme are not to be excluded services in the case of the continuation scheme. (7) In this section— “the continuation scheme” means the scheme as proposed to continue in operation; “excluded services”, in the case of any quality contracts scheme, means any local services, or class of local services, which are excluded from the scheme by virtue of section 127(4); “the existing scheme” means— (a) the scheme as last continued or varied, or (b) if the scheme has not previously been continued or varied, the scheme as originally made; “unregulated services” means any local services provided otherwise than— (a) under a contract with one or more local transport authorities, or (b) by an authority or authorities acting under section 132C(2) (power to provide interim services in exceptional circumstances); and any reference to the coming into force of a scheme includes a reference to the coming into force of any particular provision of it. (8) See also section 131E (which makes provision about appeals relating to exempt continuation proposals).	<i>Section 17</i>
--	--------------------------

131C [repealed]

~~131D Continuation of schemes for areas in Wales: procedure~~

~~(1) This section has effect with respect to the continuation in operation under section 131A (or the proposed continuation in operation under that section) of a quality contracts scheme for an area in Wales (whether with or without modifications).~~

~~(2) Subsections (2) and (3) to (9) of section 127 apply in relation to the continuation of the scheme as they apply in relation to the making of a scheme, but with the modifications in subsection (4).~~

~~(3) Unless the proposal for the continuation of the scheme—~~

~~(a) is an exempt continuation proposal, or~~

~~(b) in a case where the authority or authorities have decided that the scheme should continue, was such a proposal,~~

~~subsections (1)(b) and (1B) of section 127 also apply in relation to the continuation of the scheme, and with the modifications in subsection (4).~~

~~(4) The modifications are—~~

~~(a) any reference to proposing to make a scheme is to be read as a reference to proposing the continuation of a scheme,~~

~~(b) any reference to making a scheme is to be read as a reference to deciding that a scheme should continue in operation,~~

~~(c) any reference to the proposed scheme is to be read as a reference to the scheme as proposed to continue in operation,~~

~~(d) the references in section 127(2)(b) and (9)(c) to the date or dates on which the scheme is, or provisions of the scheme are, to come into operation are to be read as references to the day decided by the authority or authorities by virtue of section 131A(9),~~

~~but further or different modifications, or exclusions, may also be made by regulations under section 133(3)(b).~~

~~(5) Subsection (6) applies in any case where—~~

- ~~(a) an authority or authorities propose that a quality contracts scheme for an area in Wales should continue in operation (with or without modification) under section 131A, and~~
- ~~(b) the proposal is not an exempt continuation proposal.~~

~~(6) In any such case, section 126 (approval by Welsh Ministers of proposed schemes for areas in Wales) applies in relation to a proposal for the continuation of a scheme as it applies in relation to a proposal to make a scheme, but with the modifications set out in subsection (7).~~

~~(7) The modifications are—~~

- ~~(a) any reference to a proposed scheme is to be read as a reference to a proposal for a scheme to continue in operation under section 131A;~~
- ~~(b) the reference in section 126(2)(a) to wishing to make a scheme is to be read as a reference to wishing that a scheme should continue in operation;~~
- ~~(c) any reference to any conditions set out in any paragraphs of section 124(1) being met is to be read as a reference to those conditions being met by the scheme as proposed to continue in operation (with any proposed modifications);~~
- ~~(d) any reference to section 125 or any provision of that section is to be read as a reference to that section or provision as it has effect by virtue of section 131A.~~

~~(8) If, acting on the basis that the proposal for the continuation of the scheme is an exempt continuation proposal, the authority or authorities decide that the scheme is to continue, they must—~~

- ~~(a) publish in such manner as they think fit, and within the time allowed, a notice announcing their decision on the proposal,~~
- ~~(b) supply a copy of that notice to each of the persons mentioned in section 125(3) as it applies by virtue of section 131A, and~~
- ~~(c) give notice of the decision in accordance with section 127(8) and (9).~~

[illegible]

(b) to remit any matter (with or without directions) to the authority or authorities for their consideration or determination or for such other purposes as the Tribunal may direct. (6) The powers of the Tribunal on an appeal under this section include power to do any one or more of the following— (a) dismiss the appeal in whole or in part, (b) remit the matter to the authority or authorities with one or more directions under subsection (7), (c) direct the authority or authorities to vary the scheme, as it continues or is to continue in operation, in such manner as the Tribunal may specify in the direction (but see subsection (8)), (d) quash the whole or any part of the decision of the authority or authorities (but see subsection (9)). (7) A direction under this subsection is a direction for the authority or authorities to do each of the following— (a) consider or reconsider such matters as may be specified in the direction, (b) as respects those matters, consult or further consult the persons mentioned in section 125(3) as it applies by virtue of section 131A in a case where the proposal is an exempt continuation proposal, (c) make such variations of the scheme, as it continues or is to continue in operation, as may in consequence appear appropriate to the authority or authorities. (8) The Tribunal may give a direction under this section to vary a scheme by reducing the area to which it relates only if they are of the opinion that the conditions in section 132(3) are met. (9) The power of the Tribunal under this section to quash a decision of an authority or authorities that a scheme should continue in operation under section 131A is exercisable only if the Tribunal are of the opinion that there are defects in the scheme which are not capable of being remedied by varying the scheme under or by virtue of subsection (6)(b) or (c).	<i>Section 17</i>
--	--------------------------

~~(10) If, on an appeal under paragraph (a) or (b) of subsection (2), the Tribunal decide that the proposal for the scheme to continue in operation was not an exempt continuation proposal—~~

~~(a) they must allow the appeal to that extent,~~

~~(b) they must remit the matter to the authority or authorities, with or without directions, and~~

~~(c) subsections (11) to (14) have effect.~~

~~(11) The directions that the Tribunal may give under this section include—~~

~~(a) directions to take any action specified in the directions for the purpose of remedying any failure to comply with requirements of this Part that have effect where a proposal for continuation under section 131A is not an exempt continuation proposal,~~

~~(b) directions to make variations specified in the directions for the purpose of securing that the condition in paragraph (a) or (b) of subsection (1) of section 131B (meaning of “exempt continuation proposal”) is met in the case of the scheme,~~

~~(c) directions authorising the scheme to continue in operation temporarily, with or without variations, for a period specified or described in the directions, but subject to compliance with conditions as to the time within which any particular action specified in directions under this section is to be taken.~~

~~(12) Where the Tribunal give directions falling within subsection (11), they may also make provision in the order dispensing with the need to comply with such procedural requirements imposed by or under this Part as they may specify in the order.~~

~~(13) The Tribunal may not make any order which has the effect of—~~

~~(a) giving approval under section 126 as it applies by virtue of section 131D, or~~

~~(b) dispensing with the need for any such approval,~~

~~but this is without prejudice to the temporary provision that may be made in directions falling within subsection (11)(c).~~

~~(14) The appropriate national authority may make regulations with respect to the procedure to be followed in relation to a scheme in cases where the Tribunal decide that the proposal for continuation under section 131A was not an exempt continuation proposal.~~

131F Review of scheme

(1) Where an authority or authorities have made a Welsh franchising scheme, they must review the effectiveness of the scheme—

(a) at least once in the period of 3 years beginning with the day on which the scheme was made, and

(b) subsequently, at least once in each period of 3 years beginning with the day on which the previous review is concluded.

(2) In conducting a review under subsection (1), the authority or authorities must consider whether the scheme continues to contribute to the implementation of the policies mentioned in section 124A(3).

(3) The authority or authorities must publish a report of the review.

131F [repealed]

132 Variation of scheme

(1) An authority or authorities operating a Welsh franchising scheme may vary it.

(2) If the authority or authorities decide to vary the scheme, they must—

(a) publish a notice of the decision, and

(b) give notice of the decision to a traffic commissioner.

(3) The notice of the decision must state the date on which the variations of the scheme are to have effect.

Section 17

<u>(4) That date must fall after the period of six months beginning with the date on which notice of the decision is published.</u> <u>(5) The notice must be published, and be given to a traffic commissioner, within the period of 14 days beginning with the date on which the decision was made.</u> <u>(6) The variation of a scheme is subject to the same procedure as the making of a scheme except that—</u> <u>(a) the procedure may be modified or excluded in its application to the variation of a scheme by regulations under section 133,</u> <u>(b) sections 124A, 124B, and 124C(3)(i) do not apply, and</u> <u>(c) section 124D(2) does not apply.</u> <u>(7) If the variation of a Welsh franchising scheme would involve adding an area to the area to which the scheme relates, subsection (6) has effect in relation to the variation but without subsection (6)(b).</u> 132 Variation or revocation of scheme (1) The authority or authorities who made the scheme (other than any to whose area the scheme no longer relates) may vary it by— (a) increasing the area to which it relates (to no greater than the whole of their area or combined area) or adding to the description of local services which are to be provided under quality contracts, (b) reducing that area or reducing the description of services, or (c) providing for new exclusions from the scheme or for the variation or revocation of existing exclusions. (2) The scheme may not be varied under subsection (1)(a) unless the conditions set out in subsection (1)(a) and (b) [subsection (1)(a) to (e)] of section 124 are met with respect to the scheme as varied. (3) The scheme may not be varied under subsection (1)(b) unless the relevant conditions— (a) are no longer met with respect to it, but	<i>Section 17</i>
--	--

(b) are met with respect to the scheme as varied. (4) The authority or authorities who made the scheme (other than any to whose area the scheme no longer relates) may revoke the scheme— (a) if [the relevant conditions are no longer met with respect to it, or (aa) if they consider that those conditions would no longer be met with respect to it if they were to act in accordance with a direction given by the Upper Tribunal under this Part, or (b) if they and one or more other authorities make a quality contracts scheme covering the whole or part of the area to which it relates. (4A) In subsections (3) and (4) “the relevant conditions” means— (a) in the case of a scheme made under section 124(1) and not subsequently continued in operation under section 131A or varied under subsection (1)(a) of this section, the conditions set out in section 124(1)(a) and (b) 124(1)(a) to (e), and; (b) [repealed] (c) in the case of a scheme that has been continued in operation under section 131A or varied under subsection (1)(a) of this section, the conditions by reference to which it was last so continued in operation or varied. (5) The variation or revocation of a scheme under subsection (1) or (4) is subject to the provisions of— (a) [repealed] (b) [repealed] (c) [repealed] (d) subsection (9) (areas in Wales), except to the extent that section 132B (exemption for specific variations directed by [Upper] Tribunal on appeal) otherwise provides. (6) [repealed] (7) [repealed]	
--	--

~~(8) [repealed]~~

~~(9) The variation or revocation of a scheme for an area in Wales—~~

~~(a) requires the approval of the Welsh Ministers, except in the case of a variation which is an exempt variation, and~~

~~(b) is subject to the same procedure as the making of the scheme, except to the extent that that procedure is modified or excluded by regulations made by the Welsh Ministers under section 133.~~

~~(10) Section 130 (tendering) applies to a varied scheme (whether or not the variation is an exempt variation) but subject to regulations made by the appropriate national authority under section 133(3).~~

~~(11) A variation of a scheme is an exempt variation for the purposes of this section if the variation is—~~

~~(a) a reduction in the area to which the scheme relates,~~

~~(b) a reduction in the descriptions of services which are to be provided under quality contracts, or~~

~~(c) the provision of new exclusions from the scheme,~~

~~and a “non-exempt variation” is any other variation of a scheme.~~

~~(12) The appropriate national authority may by regulations provide that in prescribed circumstances quality contracts schemes may be revoked by that authority before coming into operation.~~

132ZA Revocation of scheme

(1) An authority or authorities operating a Welsh franchising scheme may revoke it.

(2) The authority or authorities may revoke the scheme only if they are satisfied that—

(a) local services in the area to which the scheme relates are likely to be better if the scheme did not have effect,

(b) continuing with the scheme is likely to cause financial difficulties for the authority or authorities, or

<u>(c) the burdens of continuing with the scheme are likely to outweigh the benefits of doing so.</u> <u>(3) If the authority or authorities decide to revoke the scheme, the authority or authorities must—</u> <u>(a) publish a notice of the decision, and</u> <u>(b) give notice of the decision to a traffic commissioner.</u> <u>(4) The notice must state the date on which the revocation is to have effect.</u> <u>(5) The date of the revocation must fall after a period of six months beginning with the date on which notice of the decision is published.</u> <u>(6) The notice must be published, and notice must be given to a traffic commissioner, within a period of 14 days beginning with the date on which the decision was made.</u> <u>(7) The revocation of a scheme is subject to the same procedure as the making of a scheme except that—</u> <u>(a) the procedure may be modified or excluded in its application to the revocation of a scheme by regulations under section 133, and</u> <u>(b) section 124D(2) does not apply.</u> 132A Appeals where proposed variation considered exempt (1) This section applies where an authority or authorities who propose to vary a quality contracts scheme under section 132— (a) decide that the proposal is an exempt variation for the purposes of that section, and (b) acting on the basis of that decision, decide to vary the scheme under that section. (2) Any person falling within subsection (3) may appeal to the Upper Tribunal against— (a) the decision of the authority or authorities that the variation is an exempt variation for the purposes of section 132, or	<i>Section 17</i>
--	--------------------------

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(b) the decision of the authority or authorities as to the variation of the scheme under that section. (3) The persons are— (a) any person who was consulted under section 125(3) (as it applies by virtue of subsection (8) or, as the case may be, (9)(b) of section 132 in a case where the variation is an exempt variation for the purposes of section 132), (b) any person who was not so consulted, but who, in the opinion of the [Upper] Tribunal, ought to have been so consulted. (4) An appeal under this section may be— (a) on a point of law, or (b) on a question of fact. (5) On an appeal under this section the Upper Tribunal shall have power— (a) to make such order as they think fit, or (b) to remit any matter (with or without directions) to the authority or authorities for their consideration or determination or for such other purposes as the Tribunal may direct. (6) The powers of the Tribunal on an appeal under this section include power to do any one or more of the following— (a) dismiss the appeal in whole or in part, (b) remit the matter to the authority or authorities with one or more directions under subsection (7), (c) direct the authority or authorities to vary the scheme, to the extent of the variation made by the authority or authorities, in such manner as the Tribunal may specify in the direction (but see subsection (8)), (d) quash the whole or any part of the decision of the authority or authorities.	<i>Section 18</i>
---	--------------------------

(7) — A direction under this subsection is a direction for the authority or authorities to do each of the following— (a) — consider or reconsider such matters as may be specified in the direction, (b) — as respects those matters, consult or further consult the persons mentioned in section 125(3) (as it applies by virtue of subsection (8) or, as the case may be, (9)(b) of section 132 in a case where the variation is an exempt variation for the purposes of section 132), (c) — make such variations of the scheme as may in consequence appear appropriate to the authority or authorities. (8) — The Tribunal may give a direction under this section to vary a scheme by reducing the area to which the scheme relates only if they are of the opinion that the conditions in section 132(3) are met. (9) — If, on an appeal under paragraph (a) or (b) of subsection (2), the Tribunal decide that the variation was not an exempt variation for the purposes of section 132— (a) — they must allow the appeal to that extent, (b) — they must remit the matter to the authority or authorities, with or without directions, and (c) — subsections (10) to (13) have effect. (10) — The directions that the Tribunal may give under this section include— (a) — directions to take any action specified in the directions for the purpose of remedying any failure to comply with requirements of this Part that have effect where a proposed variation under section 132 is not an exempt variation, (b) — directions to make variations specified in the directions for the purpose of securing that the condition in paragraph (a), (b) or (c) of section 132(11) (meaning of “exempt variation”) is met in the case of the variation, (c) — directions authorising the scheme to continue in operation temporarily, with or without variations, for a period specified or described in the directions, but subject to compliance with conditions as to the time within which any particular action specified in directions under this section is to be taken.	<i>Section 18</i>
---	--------------------------

~~(11) — Where the Tribunal give directions falling within subsection (10), they may also make provision in the order dispensing with the need to comply with such procedural requirements imposed by or under this Part as they may specify in the order.~~

~~(12) — The Tribunal may not make any order which has the effect of —~~

~~(a) — giving approval under section 126 as it applies by virtue of section 132, or~~

~~(b) — dispensing with the need for any such approval,~~

~~but this is without prejudice to the temporary provision that may be made in directions falling within subsection (10)(c).~~

~~(13) — The appropriate national authority may make regulations with respect to the procedure to be followed in cases where the Tribunal decide that the variation or proposed variation was not an exempt variation for the purposes of section 132.~~

~~132B Exemption from s 132 for specific variations directed by Tribunal~~

~~(1) — This section applies in relation to any of the following appeals —~~

~~(a) — [repealed]~~

~~(b) — an appeal under section 131E(2)(a) against a decision that a proposal was an exempt continuation proposal,~~

~~(c) — an appeal under section 131E(2)(b) against a decision that a scheme should continue in operation,~~

~~(d) — an appeal under section 131F(2) against a decision that a scheme should continue in operation,~~

~~(e) — an appeal by virtue of section 132 against a decision to vary a scheme,~~

~~(f) — an appeal under section 132A(2)(a) against a decision that a variation was an exempt variation for the purposes of section 132,~~

(g) an appeal under section 132A(2)(b) against a decision as to the variation of a scheme under section 132. (2) Where— (a) any such appeal is made to the Upper Tribunal, and (b) on that appeal, the Tribunal direct the authority or authorities to vary the scheme in the manner specified by the Tribunal in the direction, nothing in section 132(5) to (9) (procedure for variation of scheme) applies in relation to the varying of the scheme in the manner specified in the direction, unless the Tribunal otherwise direct. (3) Subsection (2) is without prejudice to any right of appeal against the decision of the Upper Tribunal. 132C Power of authorities to provide services in exceptional circumstances (1) This section applies where a person who has agreed to provide a service (“the old service”) in accordance with a <u>local franchise contract</u> quality contract ceases to do so before the end of the period for which the contract was intended to have effect. <u>(2) The authority or any one of the authorities who entered into the local franchise contract may, in accordance with subsections (4) and (8) and section 132D—</u> <u>(a) provide a local service (an “interim service”) in place of the old service or any part of it;</u> <u>(b) secure the provision of such a service by another person.</u> (2) The authority, or any one of the authorities, who entered into the quality contract may, in accordance with subsections (4) to (8) and section 132D, provide a local service (an “interim service”) in place of the old service or any part of it. (3) Subsection (2) has effect notwithstanding any prohibition, restriction or limitation contained in any other enactment on the power of the authority to provide local services.	<i>Section 19</i>
--	--------------------------

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(4) A person who provides <u>An authority who provide</u> an interim service of any description must hold a PSV operator's licence to which no condition is attached under section 26 of the Transport Act 1985 (power of traffic commissioner to attach conditions to licence) prohibiting the <u>person</u> authority from using vehicles under the licence to provide services of that description. (5) Subsection (6) applies if— (a) an authority provide an interim service in place of an old service or any part of an old service, and (b) the authority or authorities who entered into the quality contract for the provision of the old service propose to enter into a quality contract for the provision of a replacement service in place of that service or (as the case may be) that part. (6) The authority, or the authorities acting jointly, must invite tenders (in accordance with section 130) for the provision of the replacement service— (a) as soon as reasonably practicable after the authority providing the interim service begin to do so, and (b) in any event no later than three months after the date on which provision of the old service ceased. (7) But subsection (6) does not apply if the authority, or the authorities acting jointly, decide to secure the provision of the replacement service under section 131 (circumstances in which quality contracts may be entered into without inviting tenders). (8) The particulars of an interim service, or of a replacement service, need not be identical to the particulars of the old service, or that part of the old service, which it replaces. (9) In this section— “enactment” includes an enactment comprised in subordinate legislation (within the meaning of the Interpretation Act 1978); “interim service” has the meaning given by subsection (2); “the old service” has the meaning given by subsection (1);	<i>Section 19</i>
---	--------------------------

“replacement service” means a local service provided under a local franchise contract ~~quality contract~~ in place of an old service or any part of an old service.

132D Period for which interim service may be provided

(1) This section applies for the purpose of determining the period for which an interim ~~an authority may provide an interim service which~~ is provided in place of—

- (a) an old service (“the relevant service”), or
- (b) part of an old service (“the relevant part”).

(2) If the authority do not, within the period of three months beginning with the date on which provision of the relevant service ceased,—

- (a) enter into a local franchise contract ~~quality contract~~ to provide a replacement service in place of the relevant service or (as the case may be) the relevant part, ~~or~~
- ~~(b) issue an invitation to tender in pursuance of section 132C(6);~~

The interim service must not be provided ~~the authority must not provide the interim service~~ after the end of that period.

(3) If the authority enter into a local franchise contract ~~quality contract~~ to provide such a replacement service within the period mentioned in subsection (2), the authority must not provide, or secure the provision of, the interim service after the earlier of the following dates—

- (a) the date on which the replacement service is first provided;
- (b) the date falling nine months after the date on which the interim service is first provided.

~~(4) If the authority issue invitations to tender in pursuance of section 132C(6) within the period mentioned in subsection (2) (but do not enter into a quality contract to provide such a replacement service within that period), the authority must not provide the interim service after the earlier of the following dates—~~

- ~~(a) the date on which a replacement service is first provided in place of the relevant service or (as the case may be) the relevant part;~~

(b) the date determined in accordance with subsection (5). (5) The date is the later of— (a) the date falling nine months after the date on which the interim service is first provided; (b) such date, not later than three months after the date mentioned in paragraph (a), as may be determined by [a traffic commissioner] on the application of the authority. (6) A traffic commissioner may determine a date under subsection (5)(b) only if satisfied that there is a realistic prospect that, if the determination is made, a replacement service will be provided in place of the relevant service or (as the case may be) the relevant part on or before that date. (7) Any application to a traffic commissioner under paragraph (b) of subsection (5) must be made at least one month before the date mentioned in paragraph (a) of that subsection. (8) The authority must not make more than one application under subsection (5)(b) in respect of any interim service. (9) In this section— “interim service” and “replacement service” have the meaning given in section 132C; “the relevant service” and “the relevant part” have the meaning given in subsection (1); and, in any case where the authority entered into the <u>local franchise contract</u> quality contract for the provision of the relevant service jointly with one or more other authorities, references in this section to the authority entering into a <u>local franchise contract</u> quality contract for a replacement service, or issuing invitations to tender for such contracts, are references to those authorities acting jointly. <u>133 Regulations about schemes</u> <u>(1) The Welsh Ministers may by regulations make further provision with respect to—</u> <u>(a) the procedure to be followed when making, varying or revoking Welsh franchising schemes;</u>	<i>Section 19</i>
--	--------------------------

(b) <u>the local services or classes of local services which must or may be excluded from schemes;</u> (c) <u>the conditions which must be, or may be, attached to such exclusions;</u> (d) <u>such other incidental matters in connection with Welsh franchising schemes as the Welsh Ministers think appropriate.</u>	
<u>(2) The regulations may in particular make provision with respect to—</u> (a) <u>giving notice of proposed schemes or the proposed variation or revocation of schemes;</u> (b) <u>modifications of such proposals;</u> (c) <u>the form of schemes or variations;</u> (d) <u>giving notice of schemes which have been made or of the variation or revocation of schemes.</u>	<i>Section 20</i>
<u>(3) The Welsh Ministers may also make regulations modifying or excluding the application of provisions of this Part, so far as relating to Welsh franchising schemes, in cases where a local transport authority, or two or more local transport authorities acting jointly, do either of the following—</u> (a) <u>propose or decide to vary a scheme under section 132 or propose or decide to revoke a scheme under section 132ZA;</u> (b) <u>having varied a scheme under section 132, propose or decide to postpone a date on which a local franchise contract to provide a local service specified in the scheme may first be entered into.</u>	<i>Section 20</i>
133 Regulations about schemes (1) The appropriate national authority may by regulations make further provision with respect to— (a) the procedure to be followed when making, [continuing,] varying or revoking quality contracts schemes, (b) the approval of schemes,	
	<i>Schedule</i>

~~(bb) [repealed]~~

~~(bc) [repealed]~~

~~(c) the local services or classes of local services which are to be, or may be, excluded from schemes,~~

~~(d) the conditions which must be, or may be, attached to such exclusions, and~~

~~(e) such other incidental matters in connection with quality contracts schemes as the appropriate national authority thinks fit.~~

~~(2) The regulations may in particular make provision with respect to—~~

~~(a) giving notice of proposed schemes or proposed continuations, variations or revocation of schemes,~~

~~(b) objections to such proposals,~~

~~(c) the holding of inquiries or hearings into objections,~~

~~(d) modifications of such proposals,~~

~~(e) the form and manner of applications for approval of such proposals,~~

~~(ee) the procedure for determining such applications,~~

~~(ef) [repealed]~~

~~(eg) [repealed]~~

~~(eh) [repealed]~~

~~(ei) [repealed]~~

~~(f) the form of schemes, continuations or variations, and~~

~~(g) giving notice of schemes which have been made or of the [continuation,] variation or revocation of schemes.~~

~~(3) The appropriate national authority may also make regulations modifying or excluding the application of provisions of this Part, so far as relating to quality contracts schemes, in cases where a local transport authority, or two or more local transport authorities acting jointly, do any of the following—~~

~~(a) [repealed]~~

~~(b) propose or decide that a scheme should continue in operation (with or without modification) under section 131A,~~

~~(c) propose or decide to vary or revoke a scheme under section 132.~~

~~(4) Regulations made by virtue of subsection (3) must not exclude any requirement for the authority or authorities—~~

~~(a) under section 126, to obtain the approval of the Welsh Ministers,~~

~~(b) [repealed].~~

134 Transitional provision about schemes

(1) The Welsh Ministers may by regulations make such transitional provisions as they consider appropriate in connection with—

(a) making Welsh franchising schemes,

(b) varying such schemes, and

(c) revoking such schemes,

~~(1) The appropriate national authority may by regulations make such transitional provision as it considers appropriate in connection with—~~

~~(a) the coming into operation of quality contracts schemes or of provisions of such schemes,~~

~~(b) the continuation in operation or variation of such schemes, and~~

~~(c) the ending of such schemes (whether or not as a result of their revocation).~~

(2) The regulations may in particular provide that in prescribed circumstances—

- (a) any provision of sections 6 to 9 of the Transport Act 1985 (registration of local services), or of sections 89 to 92 of that Act (obligation to invite tenders etc), which would otherwise have effect is not to have effect or is to have effect with such modifications as may be prescribed, or
- (b) any such provision which would not otherwise have effect is to have effect or is to have effect with such modifications as may be prescribed,

in relation to the whole or any part of the area to which the scheme relates.

(3) Any regulations made by virtue of paragraph (a) of subsection (1) are not to have effect in the case of any Welsh franchising scheme ~~quality contracts scheme~~ as respects any time before the making of the scheme.

134A Guidance about schemes

(1) The Welsh Ministers must issue guidance—

- (a) concerning the preparation by local transport authorities of assessments under section 124A of proposed Welsh franchising schemes, and that guidance may, in particular, include guidance about methods to be used when assessing a proposed scheme;
- (b) as to the matters to be taken into account by a local transport authority when selecting a person under section 124B to act as an independent auditor in relation to an assessment of a proposed Welsh franchising scheme.

(2) The Welsh Ministers may issue guidance concerning the performance by local transport authorities of their other functions in relation to Welsh franchising schemes.

(3) The authorities must have regard to guidance issued under this section.

134A Guidance about schemes

- ~~(1) The appropriate national authority may issue guidance concerning the performance by local transport authorities of their functions under this Part in relation to quality contracts schemes.~~
- ~~(2) Those authorities must have regard to any such guidance.~~

134B Quality contracts: application of TUPE

- (1) Subsection (3) applies to a situation in which—
- (a) at the effective time of a local franchise contract, local services cease to be provided by a person (the “former operator”) in accordance with section 129(2) in—
 - (i) the area to which the relevant Welsh franchising scheme relates, or
 - (ii) in the case of a franchising scheme which provides for scheme sub-areas, the relevant scheme sub-area,
 - ~~(a) on the coming into force of a quality contract, local services cease to be provided by a person (the “former operator”) in the area to which the relevant quality contracts scheme, or (in the case of a scheme which provides for different provisions to come into operation on different dates) the relevant provision of the scheme, relates, in accordance with section 129(1)(b), and~~
 - (b) at the same time, a person (the “new operator”) begins to provide local services in that area under that local franchise contract ~~quality contract~~.
- (2) Subsection (3) also applies to a situation in which—
- (a) local services which, at the effective time of a Welsh franchise contract, a person (the “former operator”) would be required by section 129(2) to cease providing in—
 - (i) the area mentioned in subsection (1)(a)(i), or
 - (ii) the area mentioned in subsection (1)(a)(ii) (as the case may be),

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

<u>cease to be provided by the former operator before the effective time of that local franchise contract, and</u> (a) local services which, on the coming into force of a quality contract, a person (the “former operator”) would be required by virtue of section 129(1)(b) to cease providing in the area mentioned in subsection (1)(a) of this section, cease to be provided by the former operator before the coming into force of that quality contract, and (b) at the same time, a person (the “new operator”) begins to provide local services in that area under an agreement which the authority or authorities who made the relevant <u>Welsh franchising scheme</u> quality contracts scheme entered into by reason of the cessation of the local services referred to in paragraph (a). (3) Any situation to which this subsection applies is to be treated as a relevant transfer for the purposes of the Transfer of Undertakings (Protection of Employment) Regulations 2006 (“TUPE”) (whether or not TUPE would apply apart from this subsection). (4) For the purposes of TUPE, the organised grouping of employees that is subject to the relevant transfer consists of those employees of the former operator whose employment is principally connected with the provision of the local services referred to in subsection (1)(a) or (as the case may be) the local services referred to in subsection (2)(a). (5) Any situation which by virtue of this section is treated as a relevant transfer for the purposes of TUPE is also to be treated as a relevant transfer within the meaning of TUPE for the purposes of sections 257 and 258 of the Pensions Act 2004 and any regulations made under section 258 of that Act. (6) The <u>Welsh Ministers</u> Secretary of State may make regulations supplementing the provision made by this section. (7) The provision that may be made by regulations under subsection (6) includes— (a) provision for determining, for the purposes of subsection (4), whether a person's employment is principally connected with the provision of any particular local services (including provision for or in connection with the appointment of a person to make such determination);	<i>Sections 11 and 16</i>
--	----------------------------------

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(b) provision for determining, in the case of any particular organised grouping of employees, the particular new operator who is to be the transferee for the purposes of TUPE (including provision for or in connection with the appointment of a person to make such determination); (c) provision requiring any person operating local services in the area to which a <u>Welsh franchising scheme</u> quality contracts scheme relates to provide the authority or authorities who made the scheme with such information as may be prescribed, at such time as may be prescribed, about such of that person's employees as would fall within subsection (4) if the person ceased to provide those services in the circumstances described in subsection (1)(a); (d) provision requiring the authority or authorities who made a <u>Welsh franchising scheme</u> quality contracts scheme to provide all persons operating local services in the area to which the scheme relates with such information as may be prescribed, at such time as may be prescribed, so as to enable such persons to comply with any requirement imposed by virtue of paragraph (c) of this subsection; (e) provision requiring the authority or authorities who made a <u>Welsh franchising scheme</u> quality contracts scheme to ensure that any <u>local franchise contract</u> quality contract entered into with a person under the scheme, or any other agreement made with a person for the provision of local services in the area to which the scheme relates, is made on terms— (i) that require the person, in the event of there being any transferring employees, to secure pension protection for every transferring employee, or every transferring employee of a prescribed description, who as an employee of the former operator had rights to acquire pension benefits, and (ii) that, so far as relating to the securing of pension protection for a transferring employee, are enforceable by the employee. (8) For the purposes of this section—	
---	--

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- (a) “transferring employee” means an employee of a former operator whose contract of employment becomes, either by virtue of TUPE or by virtue of this section, a contract of employment with a new operator;
- (b) “pension protection” is secured for a transferring employee if after the change of employer referred to in paragraph (a)—
 - (i) the employee has, as an employee of the new operator, rights to acquire pension benefits, and
 - (ii) those rights are of such description as is prescribed by regulations.

(9) The ~~Welsh Ministers~~ ~~Secretary of State~~ must exercise the power conferred by this section to make regulations containing provision falling within subsection (7)(e) so as to ensure—

- (a) that pension protection is required to be secured for every transferring original employee who, as an employee of the original operator, had rights to acquire pension benefits, and
- (b) that the rights to acquire pension benefits which a transferring original employee has as an employee of the new operator by virtue of paragraph (a) are rights which—
 - (i) are the same as the rights the transferring original employee had as an employee of the original operator, or
 - (ii) under provision made by regulations, count as being broadly comparable to, or better than, those rights.

(10) For the purposes of subsection (9)—

“transferring original employee” means a transferring employee—

- (a) who immediately before the relevant date was employed by a person (the “original operator”) providing local services in the area to which the relevant Welsh franchising scheme ~~quality contracts scheme~~ relates, and
- (b) whose contract of employment—
 - (i) was, from that date until the change of employer referred to in subsection (8)(a), a contract of employment with the original operator, or

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- (ii) on each occasion when the employee was subject to a relevant transfer became, either by virtue of TUPE or by virtue of this section, a contract of employment with a person providing local services in the area referred to in paragraph (a);

“relevant date”, in relation to a Welsh franchising scheme ~~quality contracts scheme~~, means—

- (a) the date on which the scheme was made, or
- (b) where—
 - (i) the local services being provided by the original operator were not subject to the scheme when it was made, and
 - (ii) as a result of either the variation of the scheme, or the continuation of the scheme with modifications, those services became subject to the scheme,the date on which that variation, or (as the case may be) the decision to continue the scheme with those modifications, was made;

“relevant transfer” means anything that is, or is to be treated as, a relevant transfer for the purposes of TUPE.

(11) A person is guilty of an offence under this subsection if—

- (a) the person provides information in accordance with a requirement imposed by virtue of subsection (7)(c),
- (b) the information is false or misleading in a material particular, and
- (c) the person knows that it is or is reckless as to whether it is.

(12) A person who is guilty of an offence under subsection (11) is liable on summary conviction to a fine not exceeding level 4 on the standard scale.

Transport Act 1985

Registration of local services

6 Registration of local services

(1) In this section “service” means a local service which is neither a London local service nor a service which falls within subsection (1A) or (1D) below nor a service provided under an agreement [entered into, where a railway service has been temporarily interrupted, with the Secretary of State, the Scottish Ministers or the National Assembly for Wales under section 40 of the Railways Act 2005 (substitution services provided for interrupted or discontinued railway services)].

(1A) A service falls within this subsection if conditions A and B are satisfied in relation to it.

(1B) Condition A is satisfied if the service is provided in pursuance of—

- (a) the obligation placed on a local authority by section 508B(1), section 508F(1), or section 509AA(7)(b) or (9)(a) of the Education Act 1996 (provision of transport etc);
- (b) the exercise of the power of a [local authority] under section 508C(1) of that Act;
- (c) arrangements made by a [local authority] in pursuance of a scheme made by them under Schedule 35C to that Act (school travel schemes);
- [(d) the obligation placed on a local authority by sections 3 or 4 of the Learner Travel (Wales) Measure 2008; or

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(e) the exercise of the power of a local authority under section 6 of that Measure.

(1C) Condition B is satisfied if the service is for the carriage of any of the following persons (and no other)—

- (a) a person receiving education or training at premises to or from which transport is provided in pursuance of the obligation, the exercise of the power or the arrangements, as the case may be, mentioned in paragraph (a), (b), (c), (d) or (e) of subsection (1B);
- (b) a person supervising or escorting any such person while he is using such transport;
- (c) a person involved with the provision of education or training at any such premises.

[(1D) A service falls within this subsection if—

- (a) it has one or more stopping places in England, and
- (b) it is provided under an agreement entered into, where a railway service has been temporarily interrupted, with the person who usually provides the railway service.

(1E) Where a service is provided both inside and outside England, any part of the service which is provided outside England is to be treated as a separate service for the purposes of subsection (1D) if there is any stopping place for that part of the service outside England.

(2) Subject to regulations under this section, no service shall be provided in any traffic area in which there is a stopping place for the service unless—

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- (a) the prescribed particulars of the service have been registered with a traffic commissioner by the operator of the service;
- (b) the period of notice in relation to the registration has expired; and
- (c) the service is operated in accordance with the registered particulars.

(2ZA) But subsection (2) does not apply to—

- (a) a service provided under a local franchise contract within the meaning given by section 124(4) of the Transport Act 2000, or
- (b) an interim service within the meaning given by section 132C of that Act.

(2A) Where—

- (a) any registration restrictions imposed under section 113D(1) ~~or 114(3A)~~ of the Transport Act 2000 (advanced quality partnership schemes ~~and quality partnership schemes~~) are in force, and
- (b) an application for registration is made in respect of a service in relation to which those restrictions have effect,

section 6A of this Act has effect in relation to the application.

(2AA) Where—

- (a) a Welsh partnership scheme under section 114 of the Transport Act 2000 is in operation,

(b) an application for registration is made in respect of a service which is to have one or more stopping places within the area to which the scheme relates, and

(c) the service is not excluded from the scheme by virtue of section 116(3) of the Transport Act 2000,

sections 6AA and 6AB of this Act have effect in relation to the application.

(2B) Where—

(a) a Welsh franchising scheme under section 124 of the Transport Act 2000 has been made,

~~(a) a quality contracts scheme under section 124 of the Transport Act 2000 is in force in relation to an area in Wales,~~

(b) an operator proposes to provide a local service which is to have one or more stopping places within the area to which the scheme relates,

(c) the proposed service is not excluded from the scheme by virtue of section 127(4) of the Transport Act 2000, and

(d) the operator does not propose to provide the service under a local franchise contract ~~quality contract~~ by virtue of the scheme,

section 6B of this Act has effect with respect to registration of that service.

(2C) Where—

- (a) a requirement imposed under section 138A(5)(b) of the Transport Act 2000 (requirements specified in an enhanced partnership scheme) has effect, and
- (b) an application to register a service, or to vary the registration of a service, is made in respect of a service to which that requirement would apply if the application were granted,

section 6D has effect with respect to the application.

(2D) Where—

- (a) an enhanced partnership scheme under section 138A of the Transport Act 2000 is in operation,
- (b) a service is registered, or a registration of a service is varied, under this section, and
- (c) a requirement imposed under section 138A(5)(b) of the Transport Act 2000 applies to the service or the service as varied,

the requirement is to be recorded with the particulars of the service required to be registered under this section.

(3) In *subsection (2) above* [this section] “the period of notice”, in relation to any registration, means, subject to regulations under this section—

- (a) the period prescribed for the purposes of this subsection; or
- (b) if longer, the period beginning with the registration and ending with the date given to the traffic commissioner by the operator as the date on which the service will begin.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(4) An application for registration shall only be accepted from a person who either holds an unconditional PSV operator's licence or a permit under section 22 of this Act or is using, or proposing to use, a school bus belonging to that person for fare-paying passengers in accordance with section 46(1) of the 1981 Act.

(5) In subsection (4) above “unconditional”, in relation to a PSV operator's licence, means a licence which does not have attached to it a condition imposed under section 26(1) of this Act prohibiting, or having the effect of prohibiting, the operator from using vehicles under the licence to provide the service to which the application in question relates.

(6) In this Act any reference to a service registered under this section is a reference to a service in respect of which the prescribed particulars are registered under this section.

(7) Any registration may be varied or cancelled on an application made by the operator of the service to which it relates.

(7ZA) Subsection (7ZB) applies where—

(a) a Welsh partnership scheme under section 114 of the Transport Act 2000 is in operation,

(b) an application to cancel or vary a registration is made in respect of a service which has one or more stopping places within the area to which the scheme relates, and

(c) the service is not excluded from the scheme by virtue of section 116(3) of the Transport Act 2000.

(7ZB) Where this subsection applies—

(a) section 6AA of this Act has effect in relation to an application to cancel a registration;

(b) sections 6AA and 6AB of this Act have effect in relation to an application to vary a registration.

(7ZC) Where a Welsh partnership scheme under section 114 of the Transport Act 2000 is in operation, the registration of a service may also be cancelled under section 6AC of this Act.

(7A) Where—

(a) a Welsh franchising scheme under section 124 of the Transport Act 2000 has been made,

~~(a) a quality contracts scheme under section 124 of the Transport Act 2000 is in force in relation to an area in Wales,~~

(b) the operator of a local service registered under this section proposes to vary the registration,

(c) the service, as proposed to be varied, is to have one or more stopping places within the area to which the scheme relates,

(d) the service, as proposed to be varied, is not excluded from the scheme by virtue of section 127(4) of the Transport Act 2000, and

(e) the operator does not propose to provide the service, as proposed to be varied, under a local franchise contract ~~quality contract~~ by virtue of the scheme,

section 6B of this Act has effect with respect to the variation of the registration.

Section 11

(7B) Where an enhanced partnership scheme under section 138A of the Transport Act 2000 is in operation, the registration of a service may also be cancelled under section 6E.

(8) Subject to regulations under this section and, in the case of variation, to section 6B of this Act, the variation or cancellation of a registration shall become effective—

(a) on the expiry of the period beginning with the date on which a traffic commissioner accepts the application and ending with the date determined in accordance with regulations under this section; or

(b) if later, on the day given to *the traffic commissioner* [a traffic commissioner] by the operator as the effective date for the variation or (as the case may be) cancellation.

(8A) Where a service is registered under this section or, as the case may be, a registration is varied under this section, the operator of the service which has been registered, or in respect of which the registration has been varied, shall provide that service for a period of at least 90 days (or, as the case may be, such other period as the traffic commissioner may specify) beginning with the day on which the period of notice expires or, as the case may be, the variation becomes effective.

(9) Regulations may be made for the purpose of carrying this section into effect and any such regulations may, in particular, make provision—

(a) for permitting the variation of a registered service, in such circumstances as may be prescribed, without variation of the registration;

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- | | |
|---|--|
| <p>(b) for excluding or modifying the application of subsection (3) or (8) above in such cases or classes of case as may be prescribed;</p> <p>(c) that in such cases or classes of case as may be prescribed—</p> <p>(i) subsection (2) above shall have effect as if for the reference in paragraph (b) to the period of notice there were substituted a reference to such period as a traffic commissioner may determine;</p> <p>(ii) subsection (8) above shall have effect as if for the reference in paragraph (a) to the date on which the period mentioned in that paragraph is to expire there were substituted a reference to such date as a traffic commissioner]may determine;</p> <p>(d) as to the procedure for [or in connection with] applying for registration or for the variation or cancellation of a registration;</p> <p>(da) subject to subsection (10) below, specifying dates as the only dates on which the operator of a local service in the area (or areas) of such local authority (or authorities) as may be specified in the regulations may vary a registration in so far as it relates to the scheduled times of the local service in respect of which the registration is made;</p> <p>(e) for an application for registration or for the variation or cancellation of a registration not to be accepted by a traffic commissioner unless the applicant gives to a traffic commissioner, in such form as he may require, such information as a traffic commissioner may reasonably require in connection with the application (or, if the applicant is subject to requirements</p> | |
|---|--|

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

imposed by regulations made by virtue of section 141A(1)(a) of the Transport Act 2000, complies with those requirements); (f) <i>as to the traffic commissioner to whom an application for registration is to be made in the case of services which will run through the areas of two or more traffic commissioners;</i> (g) as to the documents (if any) to be issued by a traffic commissioner with respect to registrations; (h) as to the cancellation of registrations relating to discontinued services; (ha) as to the variation or cancellation of the record of a requirement imposed under section 138A(5)(b) of the Transport Act 2000; (i) for enabling a traffic commissioner to require the operator of a registered service, in such circumstances as may be prescribed, to keep records of such matters relating to the operation of the service, in such manner, as may be prescribed; (j) for requiring the operator of a registered service who is required to keep records by regulations made by virtue of paragraph (i) above to make those records available to a traffic commissioner; (k) for requiring the operator or prospective operator of a registered service to give, to such persons and at such times as may be prescribed, such information as may be prescribed with respect to the service, or proposed service, or any proposal to vary or cancel the registration of the service;	
---	--

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(ka) for imposing restrictions on the use that may be made of records made available as mentioned in paragraph (j) above or information given as mentioned in paragraph (k) above;

(l) for excluding from the application of this section services which are—

(i) excursions or tours; or

(ii) excursions or tours falling within a prescribed class.

(10) Regulations made by virtue of paragraph (ka) of subsection (9) above—

(a) may create one or more criminal offences relating to the use of records or information in breach of the restrictions imposed by those regulations, but

(b) may not provide, in respect of any such offence, for a penalty greater than a fine not exceeding level 4 on the standard scale.

(11) The power to make regulations under subsections (2), (3) and (9), so far as exercisable in relation to Wales, is exercisable by the Welsh Ministers (and not by the Secretary of State).

6A Applications for registration etc where restrictions are in force

(1) This section applies in any case where—

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(a) any registration restrictions imposed under section 113D(1) or 114(3A) of the Transport Act 2000 are in force in the case of an advanced quality partnership scheme or a quality partnership scheme (“the scheme”); (b) an application for registration, or for variation or cancellation of registration, is made under section 6 of this Act in respect of a local service in relation to which those restrictions have effect; and (c) the application is one which would fall to be accepted by a traffic commissioner, apart from this section. (2) In any such case the traffic commissioner, before deciding whether or not to accept the application, must give to— (a) each relevant authority, and (b) each relevant operator, a notice complying with subsection (3) below. (3) The notice must— (a) identify the application and state that it has been made; (b) provide prescribed particulars of the application; (c) inform the persons to whom it is required to be sent of the right of each of them to make relevant representations to the traffic commissioner about the application.	<i>Section 11</i>
---	--------------------------

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- | | |
|---|--|
| <p>(4) If no relevant representations are made, the application is to be accepted.</p> <p>(5) If any relevant representations are made by a relevant authority or a relevant operator, the traffic commissioner must decide whether the effect of accepting the application would be detrimental to the provision of local services under the scheme.</p> <p>(6) The traffic commissioner may decide that question only after—</p> <ul style="list-style-type: none">(a) considering those representations;(b) taking account of any other relevant applications and any relevant representations made in relation to those applications;(c) holding such inquiries under section 54 of the 1981 Act as the traffic commissioner may think fit; and(d) applying the registration criteria. <p>(7) If the traffic commissioner decides that the effect of accepting the application would not be detrimental to the provision of such services, the application is to be accepted.</p> <p>(8) If subsection (7) above does not apply, the traffic commissioner may do any one or more of the following—</p> <ul style="list-style-type: none">(a) refuse to accept the application;(b) require the applicant to amend the application in such respects as the traffic commissioner may require before submitting it again; | |
|---|--|

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- (c) if the applicant has not given a written undertaking under section [113J(4) or (5) or] ~~section 118(4)~~ of the Transport Act 2000 in relation to the scheme, require the applicant to give such an undertaking before the application may be accepted.

(9) An appeal against any decision of a traffic commissioner under this section may be made to the [Upper Tribunal] by any of the following persons—

- (a) the person who made the application;
- (b) any relevant authority that made relevant representations against the application;
- (c) any relevant operator who made relevant representations against the application.

(10) [repealed]

(11) Regulations may be made for the purposes of carrying this section into effect; and the provision that may be made by any such regulations includes provision—

- (a) as to the procedure for giving notice under subsection (2) above;
- (b) prescribing the particulars of the application that are to be provided in such a notice;
- (c) as to the procedure for making relevant representations;
- (d) as to the procedure to be followed in determining the application.

(12) In this section—

“advanced quality partnership scheme” means a scheme under section 113C of the Transport Act 2000;

~~“quality partnership scheme” means a scheme under section 114 of the Transport Act 2000;~~

“registration criteria”—

(a) in relation to an advanced quality partnership scheme, means the criteria specified in the scheme by virtue of section 113D(3) of the Transport Act 2000;

~~(b) in relation to a quality partnership scheme, means the criteria specified in the scheme by virtue of section 114(3C) of the Transport Act 2000;~~

“relevant application” means any application under section 6 of this Act—

(a) which is made in respect of a local service in relation to which the registration restrictions have effect, and

(b) which (whenever made) is awaiting the decision of a traffic commissioner;

“relevant authority” means the authority, or any of the authorities, that made the scheme;

“relevant operator” means—

(a) any operator of local services who has given an undertaking under section 113J(4) or (5) ~~or 118(4)~~ of the Transport Act 2000 in respect of the scheme;

(b) any other operator of local services which might be affected if the application were to be accepted;

“relevant representations” means representations that the effect of accepting the application would be detrimental to the provision of services under the scheme, having regard to the registration criteria;

“the traffic commissioner” means the traffic commissioner dealing with the application mentioned in subsection (1).

(13) The power to make regulations under subsection (11), so far as exercisable in relation to Wales, is exercisable by the Welsh Ministers (and not by the Secretary of State).

6AA Welsh partnership schemes: applications for registration etc. where restrictions have been imposed

(1) This section applies in any case where—

(a) any registration restrictions imposed under section 114(3A) of the Transport Act 2000 are in force in the case of a Welsh partnership scheme (“the scheme”), and

(b) an application for registration, or for variation or cancellation of registration, is made under section 6 of this Act in respect of a local service in relation to which those restrictions have effect.

(2) The traffic commissioner, before deciding whether or not to accept the application, must give a notice complying with subsection (3) to—

(a) each relevant authority, and

Section 11

(b) each relevant operator.

(3) The notice must—

(a) identify the application and state that it has been made;

(b) provide prescribed particulars of the application;

(c) inform the persons to whom it is required to be sent of the right of each of them to make relevant representations to the traffic commissioner about the application.

(4) If no relevant representations are made—

(a) in the case of an application for registration or variation of registration, the application is to be accepted unless it is to be refused in accordance with section 6AB;

(b) in the case of an application for cancellation of registration, the application is to be accepted.

(5) If any relevant representations are made, the traffic commissioner must decide whether the effect of accepting the application would be detrimental to the provision of local services under the scheme.

(6) The traffic commissioner may decide that question only after—

(a) considering those representations,

(b) taking account of any other relevant applications and any relevant representations made in relation to those applications.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

<u>(c) holding such inquiries under section 54 of the 1981 Act as the traffic commissioner may think fit, and</u> <u>(d) applying the registration criteria.</u> <u>(7) If the traffic commissioner decides that the effect of accepting the application would not be detrimental to the provision of such services—</u> <u>(a) in the case of an application for registration or variation of registration, the application is to be accepted unless it is to be refused in accordance with section 6AB;</u> <u>(b) in the case of an application for cancellation of registration, the application is to be accepted.</u> <u>(8) If the traffic commissioner decides that the effect of accepting the application would be detrimental to the provision of such services, the traffic commissioner may—</u> <u>(a) refuse to accept the application, or</u> <u>(b) require the applicant to resubmit the application with such amendments as the traffic commissioner considers appropriate.</u> <u>(9) An appeal against any decision of a traffic commissioner under this section may be made to the Upper Tribunal by any of the following persons—</u> <u>(a) the person who made the application;</u> <u>(b) any relevant authority that made relevant representations;</u>	<i>Section 11</i>
---	--------------------------

(c) any relevant operator who made relevant representations.

(10) Regulations may be made for the purposes of carrying this section into effect; and the provision that may be made by any such regulations includes provision—

(a) as to the procedure for giving notice under subsection (2);

(b) prescribing the particulars of the application that are to be provided in such a notice;

(c) as to the procedure for making relevant representations;

(d) as to the procedure to be followed by the traffic commissioner in determining the application.

(11) The power to make regulations under subsection (10) is exercisable by—

(a) the Welsh Ministers, in the case of a scheme relating to an area in Wales only, or

(b) in any other case, the Secretary of State and the Welsh Ministers acting jointly.

(12) In this section—

“registration criteria” means the criteria specified in the scheme by virtue of section 114(3C) of the Transport Act 2000;

“relevant application” means any application under section 6 of this Act—

(a) which is made in respect of a local service in relation to which the registration restrictions have effect, and

<u>(b) which (whenever made) is awaiting the decision of a traffic commissioner;</u> <u>“relevant authority” means the local transport authority, or any of the local transport authorities, operating the scheme;</u> <u>“relevant operator” means—</u> <u>(a) any operator of local services in relation to which registration restrictions imposed under section 114(3A) of the Transport Act 2000 in respect of the scheme have effect;</u> <u>(b) any other operator of local services which might be affected if the application were to be accepted;</u> <u>“relevant representations” means representations that the effect of accepting the application would be detrimental to the provision of services under the scheme, having regard to the registration criteria;</u> <u>“the traffic commissioner” means the traffic commissioner dealing with the application mentioned in subsection (1).</u> <u>(13) In this section and in sections 6AB to 6AD, “local transport authority” has the meaning given in section 108(4) of the Transport Act 2000.</u> <u>6AB Welsh partnership schemes: registration and variation of services to be provided in accordance with service standards</u> <u>(1) This section applies where—</u>	<i>Section 11</i>
---	--------------------------

<u>(a) service standards are specified in a Welsh partnership scheme, and</u> <u>(b) a person (“the applicant”) makes an application for registration, or for variation of registration, under section 6 in respect of a local service which would be required to be provided in accordance with a particular service standard if the application were granted.</u> <u>(2) If a traffic commissioner considers that the applicant is unlikely to be able to provide the service in accordance with the service standard, the traffic commissioner must refuse the application.</u> <u>(3) If a traffic commissioner accepts the application, any service standard in accordance with which the local service is to be provided must be recorded in the registration.</u> <u>(4) Before making a decision under this section the traffic commissioner must give notice to—</u> <u>(a) the applicant, and</u> <u>(b) the local transport authority, or authorities, operating the scheme,</u> <u>informing them of their right to make representations to the traffic commissioner about the application.</u> <u>(5) An appeal against any decision of a traffic commissioner under this section may be made to the Upper Tribunal by any of the following persons—</u> <u>(a) the applicant;</u> <u>(b) a local transport authority operating the scheme (whether alone or jointly with another authority), provided the authority made representations to the commissioner about the application before the decision was made.</u>	<i>Section 16</i>
---	--------------------------

(6) Regulations may make provision—

(a) as to the procedure for giving notice under subsection (4);

(b) as to the procedure for making representations following such a notice;

(c) as to the procedure to be followed by a traffic commissioner in determining an application such as referred to in subsection (1)(b).

(7) The power to make regulations under subsection (6) is exercisable by—

(a) the Welsh Ministers, in the case of a Welsh partnership scheme relating to an area in Wales only, or

(b) in any other case, the Secretary of State and the Welsh Ministers acting jointly.

(8) In this section and sections 6AC and 6AD—

“service standard” means a standard such as may be specified in a Welsh partnership scheme;

“Welsh partnership scheme” means a scheme under section 114 of the Transport Act 2000.

6AC Cancellation of registration where service not operated in accordance with service standard specified in a Welsh partnership scheme

(1) A traffic commissioner may cancel the registration of a local service if—

<u>(a) the service is required to be provided in accordance with a service standard specified in a Welsh partnership scheme, and</u> <u>(b) the traffic commissioner considers that the service is not being provided in accordance with that standard.</u> <u>(2) Before deciding to cancel a service under subsection (1), the traffic commissioner must give notice to—</u> <u>(a) the operator of the service, and</u> <u>(b) the local transport authority, or authorities, operating the scheme,</u> <u>informing them of the commissioner’s intention to cancel the service and of their right to make representations to the commissioner about the intended cancellation.</u> <u>(3) A cancellation under subsection (1) becomes effective on the date prescribed by the appropriate authority</u> <u>by regulations.</u> <u>(4) Where the registration of a service is cancelled under subsection (1), the operator of the service may appeal to the Upper Tribunal against the cancellation.</u> <u>(5) Where—</u> <u>(a) a local authority operating the scheme (whether alone or jointly with another authority)</u> <u>makes representations following a notice given under subsection (2), and</u>	<i>Section 16</i>
--	--------------------------

(b) the traffic commissioner decides not to cancel the service,

the authority may appeal to the Upper Tribunal against that decision.

(6) Regulations may make such supplemental provision as the appropriate authority thinks appropriate in connection with cancellations under subsection (1).

(7) Regulations under subsection (6) may, in particular, make provision—

(a) preventing cancellation where the operator of a service satisfies conditions prescribed by the regulations;

(b) as to the procedure for cancellation under subsection (1);

(c) as to the procedure for giving notice under subsection (2);

(d) as to the procedure for making representations following such a notice;

(e) as to the giving of notice to the operator and to the authority, or authorities, operating the scheme of a decision not to cancel.

(8) For the purposes of subsections (3) and (6), the “appropriate authority” is—

(a) the Welsh Ministers, in the case of regulations applying to a Welsh partnership scheme relating to an area in Wales only, or

(b) in any other case, the Secretary of State and the Welsh Ministers acting jointly.

6AD Welsh partnership schemes: supplemental provision about appeals

(1) For the purposes of section 13(2) of the Tribunals, Courts and Enforcement Act 2007 (appeals to Court of Appeal etc. against decisions of the Upper Tribunal) as it applies to a right of appeal against the decision of the Upper Tribunal on—

(a) an appeal under—

(i) section 6AA(9),

(ii) section 6AB(5), or

(iii) section 6AC(4) or (5), or

(b) a further appeal under section 6N(4) (further appeal to the Upper Tribunal following appeal to a local transport authority),

the persons mentioned in subsection (2) are to be treated as parties to a case.

(2) The persons are—

(a) the person operating, or proposing to operate, the service in question,

(b) the local transport authority or authorities operating the relevant Welsh partnership scheme, and

(c) a traffic commissioner.

6B Applications for registration where Welsh franchising scheme has been made quality contracts scheme in force

(1) This section applies—

(a) by virtue of subsection (2B) of section 6 of this Act (“Case 1”), in relation to registration of the proposed local service mentioned in that subsection;

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(b) by virtue of subsection (7A) of that section (“Case 2”), in relation to the proposed variation of the registration mentioned in that subsection. (2) Where this section applies, the operator may apply to a traffic commissioner— (a) in Case 1, for registration of the proposed service under section 6 of this Act, or (b) in Case 2, for variation of the registration under that section, notwithstanding anything in section 129(1)(a) of the Transport Act 2000 (sections 6 to 9 of this Act not to apply). (3) The traffic commissioner must not accept the application except in accordance with subsections (4) to (6) below. (4) On receipt of the application, the traffic commissioner must consult the <u>relevant authority or authorities</u>. authority or authorities who made the quality contracts scheme. (5) If, within the prescribed time, the traffic commissioner receives from the authority or authorities a clearance certificate in respect of the application, the traffic commissioner must— (a) in Case 1, register the service under section 6 of this Act, or (b) in Case 2, vary the registration under that section. (6) If the traffic commissioner does not receive such a certificate within that time, the application must be rejected.	
---	--

(6A) Where the application is rejected, the person who made the application may appeal to the Upper Tribunal.

(7) In relation to Case 2, regulations may prescribe cases in which subsections (3) to (6) above do not apply.

(8) In this section—

“clearance certificate” means a certificate that the provision—

- (a) in Case 1, of the proposed local service, or
- (b) in Case 2, of the local service as proposed to be varied,

will not have an adverse effect on local services provided under local franchise contracts ~~quality contracts~~ in the area to which the Welsh franchising scheme ~~quality contracts scheme~~ relates;

“prescribed” means prescribed in regulations;

“the relevant authority or authorities” means the local transport authority or authorities (within the meaning given in section 108(4) of the transport Act 2000) who made the Welsh franchising scheme;

~~“the relevant authority or authorities” means the authority or authorities—~~

- ~~(a) who last continued the quality contracts scheme in force under section 131A of the Transport Act 2000, or~~
- ~~(b) if the scheme has not been so continued, who made it;~~

“the traffic commissioner” means the traffic commissioner dealing with the application.

(9) The power to make regulations under subsections (5) and (7), so far as exercisable in relation to Wales, is exercisable by the Welsh Ministers (and not by the Secretary of State).

6BA Cancellation or variation of service where Welsh franchising scheme has been made

(1) If a relevant authority or authorities consider that the continued registration of a service authorised by virtue of section 6B will have an adverse effect on services provided in their area under local franchise contracts, the authority or authorities may apply to the traffic commissioner for the service to be—

(a) cancelled, or

(b) varied in such a manner as the authority or authorities considers would result in no such adverse effect.

(2) The traffic commissioner must accept the application.

(3) The traffic commissioner must notify the operator of the service that the service is to be—

(a) cancelled or,

(b) varied.

(4) Where a service is to be varied, the notice must set out how the service is to be varied.

(5) An appeal against a cancellation or variation made under this section may be made to the Upper Tribunal by the operator of the service.

(6) The Welsh Ministers may by regulations make further provision for the purposes of carrying this section into effect, including in particular provision—

(a) as to the procedure for giving notice under subsection (3);

(b) as to when a cancellation or a variation takes effect.

(7) In this section—

“local franchise contract” has the meaning given in section 124(4) of the Transport Act 2000;

“relevant authority or authorities” has the same meaning as in section 6B of this Act.

6C Variation or cancellation of registration: service information

(1) Regulations may require the operator of a local service registered under section 6 to provide prescribed information to any local transport authority in England in whose area the service has a stopping place if—

(a) the operator—

(i) has made an application under section 6 to vary or cancel the registration of the service,
or

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(ii) has notified the local transport authority in accordance with regulations under that section that it proposes to make such an application, and (b) the authority requests the operator to provide the information. (2) The information that may be prescribed is information relating to— (a) the number of passengers using the service, the journeys made by those passengers and the fares paid by them, and (b) the revenue obtained by operating the service. (3) Regulations under this section may, in particular— (a) make provision about the periods of time in respect of which information may be required, (b) make provision about the time when, and the manner and form in which, information is to be provided, (c) provide for a traffic commissioner or a body carrying out a traffic commissioner's functions in accordance with section 6G not to accept an application to vary or cancel the service if the operator has failed to comply with the regulations, (d) make provision about the use and disclosure of information provided under the regulations (including provision about its further disclosure),	
--	--

- (e) make provision as to cases in which section 67 of the 1981 Act does not apply in relation to contraventions of, or failures to comply with, the regulations,
- (f) make provision subject to conditions, and
- (g) make supplementary, incidental, consequential or transitional provision.

(4) In this section “local transport authority” has the meaning given in section 108(4) of the Transport Act 2000.

6D Applications for registration where an enhanced partnership scheme is in operation

(1) This section applies in any case where—

- (a) an enhanced partnership scheme under section 138A of the Transport Act 2000 is in operation;
- (b) a requirement imposed under section 138A(5)(b) of the Transport Act 2000 has effect;
- (c) an application for registration, or for variation of registration, is made under section 6 of this Act in respect of a local service to which that requirement would apply if the application were granted; and
- (d) the application is one which would fall to be accepted, apart from this section.

(2) A traffic commissioner must refuse the application if—

- (a) the requirement is an operation requirement, and

(b) the traffic commissioner considers that the person who would be the operator of—

(i) the service proposed to be provided, or,

(ii) the service as proposed to be varied,

is unlikely to be able to comply with that requirement as regards that service.

(3) If, where the requirement is a route requirement, the registration, or variation of registration, of the service under section 6 is prevented by regulations under section 6E(6), a traffic commissioner must refuse the application.

(4) In this section—

“operation requirement” means a requirement imposed under section 138A(5)(b) of the Transport Act 2000, other than a route requirement;

“route requirement” means a requirement imposed under section 138A(5)(b) of the Transport Act 2000 that falls within section 138C(1) of that Act.

6E Cancellation and control of registration where enhanced partnership scheme is in operation

(1) This section applies in a case where—

(a) an enhanced partnership scheme under section 138A of the Transport Act 2000 is in operation, and

- (b) one or more requirements imposed under section 138A(5)(b) of the Transport Act 2000 by the scheme have effect.

(2) If a traffic commissioner considers that—

- (a) an operation requirement imposed by the scheme applies to a service registered under section 6, and
- (b) the service is not being provided in accordance with that requirement,

the traffic commissioner may cancel the registration of that service.

(3) If a traffic commissioner considers that—

- (a) a route requirement imposed by the scheme applies to a service registered under section 6, and
- (b) that service cannot be provided in accordance with that requirement,

the traffic commissioner must cancel the registration of that service.

(4) If a traffic commissioner considers that—

- (a) a route requirement imposed by the scheme applies to two or more services registered under section 6, and
- (b) those services cannot all be provided in accordance with that requirement,

the traffic commissioner must cancel the registration of those services.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(5) Subject to regulations under this section, a cancellation of the registration of a service under subsection (2), (3) or (4) becomes effective on the expiry of the period beginning with the date on which a traffic commissioner gives notice to the operator of the service of the cancellation of the registration and ending with the date determined in accordance with regulations under this section.

(6) Regulations under this section may make provision controlling the registration, or the variation of registration, under section 6 of local services which would, or would as varied, be subject to a route requirement by reference to which a registration or registrations was or were cancelled under subsection (3) or (4).

(7) Regulations under subsection (6) may, in particular—

- (a) provide for the determination of the services that may be registered and the persons who may register such services;
- (b) provide for those matters to be determined by the local transport authority or authorities operating the enhanced partnership scheme;
- (c) provide for the authority or authorities to award contracts authorising persons to provide local services or local services of particular descriptions;
- (d) provide for services not to be registered under section 6, and for variations of registration under section 6 not to be made, in prescribed cases;
- (e) make provision as to the period during which the registration, or variation of registration, of local services under section 6 is subject to provision under subsection (6).

(8) Regulations may be made for the purpose of carrying this section into effect and any such regulations may, in particular—

- (a) make provision as to the procedure for cancellation under this section, including provision for giving notice of an intention to cancel unless an operator of a local service satisfies prescribed conditions;
- (b) make provision for cancellation under subsection (3) or (4) to be revoked if prescribed conditions are satisfied, including conditions relating to the variation or cancellation under section 6 of the registration of one or more of the services affected;
- (c) make provision for the time at which cancellation under subsection (3) or (4) becomes effective to be postponed in prescribed circumstances.

(9) In this section—

“local transport authority” has the meaning given in section 108(4) of the Transport Act 2000;

“operation requirement” and “route requirement” have the same meaning as in section 6D.

6F Enhanced partnership schemes: appeals

(1) A person may appeal to the Upper Tribunal against—

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- (a) a decision to record a requirement under section 6(2D) (recording of requirements specified in an enhanced partnership scheme) in relation to a service provided by the person,
- (b) a refusal under section 6D(2) or (3) of an application made by the person, or
- (c) a cancellation under section 6E of the registration of a service provided by the person.

(2) But if the decision, refusal or cancellation was made by a local transport authority by virtue of section 6G—

- (a) the appeal as regards that matter is to be made to a traffic commissioner, and
- (b) the local transport authority or authorities operating the relevant enhanced partnership scheme under section 138A of the Transport Act 2000 is or are to be parties to the proceedings.

(3) On an appeal under subsection (2), a traffic commissioner may—

- (a) uphold the decision,
- (b) quash the decision, or
- (c) substitute a decision for the decision made.

(4) Regulations may make provision—

- (a) as to the time within which, and the manner in which, appeals under subsection (2) may be made, and

(b) as to the procedure to be followed in connection with such appeals. (5) A decision of a traffic commissioner on an appeal under subsection (2) may be appealed to the Upper Tribunal by— (a) the person who appealed under subsection (2), or (b) the local transport authority or authorities operating the relevant enhanced partnership scheme. (6) A local transport authority or authorities operating an enhanced partnership scheme under section 138A of the Transport Act 2000 may appeal to the Upper Tribunal against— (a) a decision of a traffic commissioner to register a service that has a stopping place in the area to which the scheme relates, or (b) a decision of a traffic commissioner not to record a requirement under section 6(2D) in relation to such a service. (7) For the purposes of section 13(2) of the Tribunals, Courts and Enforcement Act 2007 (appeals to Court of Appeal etc against decisions of the Upper Tribunal) the following persons are to be treated as parties to a case— (a) the person whose service is in question; (b) the local transport authority or authorities operating the relevant enhanced partnership scheme; and	
---	--

(c) a traffic commissioner.

(8) In this section “local transport authority” has the meaning given in section 108(4) of the Transport Act 2000.

6G Traffic commissioner functions where an enhanced partnership scheme in operation

(1) This section applies where notice of—

- (a) the making of an enhanced partnership scheme under section 138A of the Transport Act 2000, or
- (b) the varying of an enhanced partnership scheme,

is given to a traffic commissioner under section 138G(5) or 138M(6) of the Transport Act 2000 by a local transport authority or authorities.

(2) The authority or authorities must also notify the traffic commissioner—

- (a) whether or not the scheme, or the scheme as varied, specifies a route requirement, and
- (b) in relation to each route requirement specified, whether or not it relates to—
 - (i) a particular service that only has stopping places in the area to which the scheme relates,
 - (ii) particular services at least one of which is such a service, or

(iii) a particular description of services which includes or is capable of including such a service.

(3) In a case where the scheme, or the scheme as varied, relates to the whole or part of the combined area of two or more local transport authorities, the notification under subsection (2) must also state which of the authorities is the lead authority.

(4) If the scheme, or the scheme as varied, specifies a route requirement that relates to a particular service that only has stopping places in the area to which the scheme relates, particular services at least one of which is such a service or a particular description of services which includes or is capable of including such a service—

(a) a traffic commissioner must delegate the relevant registration functions as regards services that only have stopping places in that area to the authority or the lead authority (as the case may be), and

(b) the authority or the lead authority (as the case may be) must carry them out.

(5) A delegation under subsection (4) has effect—

(a) when the scheme comes into operation, or

(b) when the variation of the scheme takes effect (as the case may be).

(6) If subsection (4) does not apply, the authority or the lead authority (as the case may be)—

(a) may elect to carry out the relevant registration functions as regards services that only have stopping places in the area to which the scheme relates as from a particular time, and

(b) if that election is made, must notify a traffic commissioner of that election and the time selected.

(7) If notification is given under subsection (6), a traffic commissioner must delegate the relevant registration functions to—

(a) the authority, or

(b) the lead authority (as the case may be);

and the authority or the lead authority (as the case may be) must carry them out.

(8) A delegation under subsection (4) or (7) may come to end only when the scheme in question ceases to operate.

(9) Regulations may be made for the purpose of carrying this section into effect.

(10) In this section—

“local transport authority” has the meaning given in section 108(4) of the Transport Act 2000;

“the relevant registration functions”, in relation to an enhanced partnership scheme, means the functions of a traffic commissioner under sections 6, 6D and 6E of this Act so far as relating to—

(a) in the case of functions relating to the variation of registration, services that would be relevant services if varied as proposed, or

(b) in the case of any other function, relevant services;

“relevant service”, in relation to an enhanced partnership scheme, means a local service that only has stopping places in the area to which the scheme relates;

“route requirement” has the same meaning as in section 6D.

6H Fees relating to relevant registration functions

(1) This section applies where the relevant registration functions of a traffic commissioner are carried out by a local transport authority in accordance with section 6G.

(2) The local transport authority may charge fees under this section in respect of—

- (a) an application under section 6 of this Act for the registration of a relevant service,
- (b) an application under section 6 of this Act for the variation of the registration of a service that, as varied, would be or continue to be a relevant service, and
- (c) an application under section 6 of this Act for the cancellation of the registration of a relevant service.

(3) The fees—

- (a) are to be determined by or in accordance with regulations,

Section 12

(b) are to be payable by such persons and at such times as the regulations may provide, and

(c) are to be payable in one sum or in instalments, as provided by the regulations.

(4) If a fee or instalment of a fee due under this section has not been paid, the local transport authority may decline to proceed with an application referred to in subsection (2) to which the fee or instalment relates until the fee or instalment is paid.

(5) Amounts received in respect of fees charged under this section are not payable to the traffic commissioner (and accordingly may be retained by a local transport authority).

(6) Where this section applies, fees may not be charged under section 52 of the 1981 Act (as applied by section 126 of this Act) in respect of an application referred to in subsection (2).

(7) In this section—

“local transport authority” has the meaning given in section 108(4) of the Transport Act 2000;

“relevant service” has the same meaning as in section 6G;

“the relevant registration functions” has the same meaning as in section 6G.

6I Records of registration etc

(1) This section applies where the relevant registration functions of a traffic commissioner are carried out by a local transport authority in accordance with section 6G.

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

- | | |
|--|--|
| <p>(2) The local transport authority must keep a record of—</p> <ul style="list-style-type: none">(a) the local services that are registered and the registrations that are varied or cancelled by the authority under section 6;(b) the requirements imposed under section 138A(5)(b) of the Transport Act 2000 that are recorded by the authority as applying to services registered under section 6;(c) the local services that are cancelled by the authority under section 6E. <p>(3) The authority must allow the record to be inspected at all reasonable times by members of the public.</p> <p>(4) The authority must supply to a traffic commissioner particulars of—</p> <ul style="list-style-type: none">(a) the local services that are registered and the registrations that are varied or cancelled by the authority under section 6;(b) the requirements imposed under section 138A(5)(b) of the Transport Act 2000 that are recorded by the authority as applying to services registered under section 6;(c) the local services that are cancelled by the authority under section 6E. <p>(5) A record kept under this section is admissible in evidence of the matters required under this section to be entered in that record.</p> <p>(6) A copy of an entry made in such a record in pursuance of this section purporting to be—</p> <ul style="list-style-type: none">(a) signed on behalf of the authority by which the record is kept, and | |
|--|--|

(b) certified as a true copy, is evidence of the matters stated in that entry without proof of the signature or authority of the person signing it. (7) Regulations may be made for the purpose of carrying this section into effect and any such regulations may, in particular, make provision— (a) as to the form of records under this section and the particulars they must contain; (b) as to the particulars to be supplied to a traffic commissioner under this section. (8) In this section— “local transport authority” has the meaning given in section 108(4) of the Transport Act 2000; “the relevant registration functions” has the same meaning as in section 6G. 6J Contracting out of registration functions: fees (1) Regulations may make provision about the charging of fees where an authorised person exercises a function of a traffic commissioner in relation to an application specified in subsection (2). (2) Those applications are— (a) an application under section 6 of this Act for the registration of a relevant service,	<i>Section 12</i>
---	--------------------------

(b) an application under section 6 of this Act for the variation of the registration of a service that, as varied, would be or continue to be a relevant service, and (c) an application under section 6 of this Act for the cancellation of the registration of a relevant service. (3) Regulations under this section may allow or require the authorised person to charge fees in respect of the application to which the function relates. (4) The regulations may— (a) specify the fees chargeable, or (b) make provision about the setting of fees by the authorised person, including provision about determining the amounts of such fees. (5) The regulations may include provision about— (a) who must pay the fees and at what times, and (b) whether the fees are payable in one sum or in instalments. (6) The regulations may provide that, if a fee or instalment of a fee due under the regulations has not been paid, the authorised person may decline to proceed with an application referred to in subsection (2) to which the fee or instalment relates until the fee or instalment is paid. (7) The regulations may make provision about how amounts received in respect of fees charged under the regulations are to be applied.	<i>Section 12</i>
--	--------------------------

(8) Provision made by virtue of subsection (7) may include— (a) provision for such amounts not to be payable to the traffic commissioner, and (b) provision that such amounts are to be paid, or not to be paid, into the Consolidated Fund. (9) The regulations may provide that fees are not to be charged under section 52 of the 1981 Act (as applied by section 126 of this Act) in respect of the applications referred to in subsection (2). (10) In this section— “authorised person”, in relation to a function of a traffic commissioner, means a person authorised to exercise that function by virtue of an authorisation given in accordance with an order under section 69 of the Deregulation and Contracting Out Act 1994; “relevant service” means a service which has stopping places only in England; “service” has the meaning given in section 6(1). <u>6K Traffic commissioner functions where Welsh partnership scheme in force</u> <u>(1) This section applies where—</u> <u>(a) a Welsh partnership scheme specifies a service standard which is a route requirement (within the meaning given by section 114B of the Transport Act 2000), and</u> <u>(b) either—</u> <u>(i) a local service that is an intra-area service,</u>	<i>Section 12</i>
--	--------------------------

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

<u>(ii) particular services at least one of which is such a service, or</u> <u>(iii) a particular description of services which includes or is capable of including such a service,</u> <u>must be provided in accordance with that service standard.</u> <u>(2) Where two or more local transport authorities are jointly operating a Welsh partnership scheme, they must determine which of them is the lead authority for the purposes of this section.</u> <u>(3) Where subsection (2) applies, references to a local transport authority in subsections (4) to (8) and sections 6L to 6N are to be read as references to the lead authority.</u> <u>(4) The local transport authority must carry out the relevant registration functions as regards intra-area services if directed to do so by—</u> <u>(a) the Welsh Ministers, where the Welsh partnership scheme relates to an area in Wales only;</u> <u>(b) in any other case, either the Welsh Ministers or the Secretary of State.</u> <u>(5) The Welsh Ministers must notify—</u> <u>(a) a traffic commissioner of a direction given by them under subsection (4)(a);</u> <u>(b) a traffic commissioner and the Secretary of State of a direction given by them under subsection (4)(b).</u> <u>(6) The Secretary of State must notify a traffic commissioner and the Welsh Ministers of a direction given by the Secretary of State under subsection (4)(b).</u>	<i>Section 12</i>
--	--------------------------

(7) On receipt of a notification given under subsection (5) or (6), the traffic commissioner must delegate the relevant registration functions to the authority and the authority must carry them out until such time as the scheme in question comes to an end.

(8) A delegation under subsection (7) has effect from—

(a) the date on which the scheme in question or, as the case may be, the variation of the scheme has effect, or

(b) such later date as the traffic commissioner and the local transport authority may agree.

(9) Where a delegation under subsection (7) has effect, sections 6AA to 6AC are to be read as if—

(a) in section 6AA(12), for the definition of “relevant authority” there were substituted—

““relevant authority” means a local transport authority that made the scheme jointly with another authority but which is not the lead authority for the purposes of section 6K;”

(b) in section 6AB—

(i) for subsection (4)(b) there were substituted—

“(b) a local transport authority which made the scheme jointly with another authority but which is not the lead authority for the purposes of section 6K;”;

(ii) in subsection (5)(b), for “a local transport authority which made the scheme (whether alone or jointly with another authority),” there were substituted “a local transport authority such as is referred to in subsection (4)(b).”;

(c) in section 6AC—

(i) for subsection (2)(b) there were substituted—

“(b) a local transport authority which made the scheme jointly with another authority but which is not the lead authority for the purposes of section 6K,”;

(ii) in subsection (5)(b), for “a local transport authority which made the scheme (whether alone or jointly with another authority)” there were substituted “a local transport authority such as is referred to in subsection (2)(b)”.

(10) In this section and in sections 6L to 6O—

“intra-area service”, in relation to a Welsh partnership scheme, means a local service that only has stopping places in the area to which the scheme relates;

“local transport authority” has the meaning given in section 108(4) of the Transport Act 2000;

“relevant registration functions”, in relation to a Welsh partnership scheme, means the functions of a traffic commissioner under sections 6 and 6AA to 6AC so far as relating to—

(a) in the case of functions relating to the variation of registration, services that would be intra-area services if varied as proposed, or

(b) in the case of any other function, intra-area services;

“service standard” means a standard such as may be specified in a Welsh partnership scheme;

“Welsh partnership scheme” means a scheme under section 114 of the Transport Act 2000.

6L Local transport authority carrying out relevant registration functions: fees

(1) Where a local transport authority is carrying out relevant registration functions, the authority may charge fees in respect of an application under section 6 for—

(a) the registration of an intra-area service;

(b) the variation of the registration of a service that, as varied, would be or would continue to be an intra-area service;

(c) the cancellation of the registration of an intra-area service.

(2) Fees under subsection (1) are—

(a) to be determined by or in accordance with regulations;

(b) to be payable by such persons and at such times as the regulations may provide;

(c) to be payable in one sum or in instalments, as provided for by the regulations.

(3) If a fee or instalment of a fee under subsection (1) has not been paid, the local transport authority may decline to proceed with the application until the fee or instalment is paid.

(4) Amounts received in respect of fees charged under subsection (1) are payable to, and may be retained by, the local transport authority (and accordingly they are not payable to a traffic commissioner).

(5) Where a fee is chargeable under subsection (1), fees may not be charged under section 52 of the 1981 Act (as applied by section 126 of this Act) in respect of an application referred to in that subsection.

6M Local transport authority carrying out relevant registration functions: records of registration etc.

(1) Where a local transport authority is carrying out relevant registration functions, the authority must keep a record of—

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(a) the services registered and the registrations varied or cancelled by the authority under section 6;

(b) the registration restrictions imposed under section 114(3A) of the Transport Act 2000 that are recorded by the authority as having effect in relation to services registered by the authority under section 6;

(c) the service standards in accordance with which services registered by the authority under section 6 are to be provided;

(c) the services cancelled by the authority under section 6AC.

(2) The authority must allow the record to be inspected at all reasonable times by members of the public.

(3) The authority must supply to a traffic commissioner particulars of everything the authority keeps a record of under subsection (1).

(4) A record kept under this section is admissible in evidence of the matters required under this section to be entered in that record.

(5) A copy of an entry made in such a record in pursuance of this section purporting to be—

(a) signed on behalf of the authority keeping the record, and

(b) certified as a true copy,

is evidence of the matters stated in that entry without proof of the signature or authority of the person signing it.

6N Local transport authority carrying out relevant registration functions: appeals

(1) Where a local transport authority is carrying out relevant registration functions, any appeal under—

(a) section 6AA(9),

(b) section 6AB(5), or

(c) section 6AC(4) or (5).

is to be made to a traffic commissioner.

(2) On an appeal to which subsection (1) applies, a traffic commissioner may—

(a) uphold the decision,

(b) quash the decision, or

(c) substitute for the decision made another decision that the authority could have made.

(3) Regulations may make provision—

(a) as to the time within which, and the manner in which, appeals to which subsection (1) applies may be made, and

(b) as to the procedure to be followed in connection with such appeals.

(4) A decision of a traffic commissioner on an appeal to which subsection (1) applies may be appealed to the Upper Tribunal by—

(a) the person who appealed to the traffic commissioner, or

(b) the local transport authority or authorities operating the relevant Welsh partnership scheme.

6O Local transport authority carrying out relevant registration functions: supplemental provision

Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

(1) The Welsh Ministers may by regulations make such supplemental provision as they think appropriate in connection with the carrying out of relevant registration functions by a local transport authority.

(2) Regulations under subsection (1) may, in particular, include provision—

(a) about the form of records kept under section 6M(1) and the particulars they must contain;

(b) about the manner in which particulars may be supplied to a traffic commissioner under section 6M(3).

(3) Regulations under section 6L(2)(a), 6N(3) or subsection (1) of this section may be made by—

(a) the Welsh Ministers, in the case of regulations applying to Welsh partnership schemes relating to areas in Wales only, or

(b) in any other case, the Secretary of State and the Welsh Ministers acting jointly.

