



Llywodraeth Cymru
Dogfen Ymgynghori

Gwella trafnidiaeth gyhoeddus

Papur Gwyn gan Lywodraeth Cymru ar gynigion i ddeddfu er mwyn diwygio'r ffordd y caiff gwasanaethau bws lleol eu cynllunio a'u darparu a thrwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat

Dyddiad cyhoeddi: 10 Rhagfyr 2018
Camau i'w cymryd erbyn: Ymatebion erbyn 27 Mawrth 2019

Trosolwg

Yn fras, beth yw pwnc yr ymgynghoriad? Beth yw'r prif faterion dan sylw?

Sut i ymateb

Rhowch destun i esbonio sut mae ymateb i'r ymgynghoriad, e.e. drwy ddefnyddio'r holiadur ar ddiwedd y ddogfen, drwy fynychu digwyddiad neu drwy lenwi ffurflen ar-lein.

Rhagor o wybodaeth a dogfennau cysylltiedig

Gellir gwneud cais am fersiynau o'r ddogfen hon mewn print bras, mewn Braille neu mewn ieithoedd eraill.

Cynhwyswch gyfeiriadau at y rhynggrwyd neu at ddogfennau neu wybodaeth a allai fod yn ddefnyddiol i'r rhai yr ymgynghorir â nhw, ee cyfeiriad y tudalennau ymgynghori ar y we, neu atodiadau manwl i'r ymgynghoriad.

Manylion Cysylltu

I gael rhagor o wybodaeth:

TrafnidiaethGyhoeddus.Ymgysylltu2019@llyw.cymru

Y Tîm Ennyn Diddordeb mewn Trafnidiaeth
Gyhoeddus,
Trafnidiaeth, Llywodraeth Cymru
Parc Cathays
Caerdydd
CF10 3NQ

Rheoliadau Diogelu Data Cyffredinol

Llywodraeth Cymru fydd y rheolydd data ar gyfer unrhyw ddata personol a ddarperir gennych wrth ichi ymateb i'r ymgynghoriad. Mae gan Weinidogion Cymru bwerau statudol y byddant yn dibynnu arnynt i brosesu'r data personol hyn a fydd yn eu galluogi i wneud penderfyniadau cytbwys ynghylch sut y maent yn cyflawni eu swyddogaethau cyhoeddus. Bydd unrhyw ymateb a anfonwch atom yn cael ei weld yn llawn gan staff Llywodraeth Cymru sy'n gweithio ar y materion y mae'r ymgynghoriad hwn yn ymwneud â nhw neu sy'n cynllunio ymgynghoriadau ar gyfer y dyfodol. Pan fo Llywodraeth Cymru yn cynnal dadansoddiad pellach o'r ymatebion i ymgynghoriad, yna gall trydydd parti achrededig (e.e. sefydliad ymchwil neu gwmni ymgynghori) gael ei gomisiynu i wneud y gwaith hwn. Ymgymmerir â gwaith o'r fath dim ond o dan gcontract. Mae telerau ac amodau safonol Llywodraeth Cymru ar gyfer contractau o'r fath yn nodi gofynion caeth ar gyfer prosesu a cadw data personol yn ddiogel.

Er mwyn dangos bod yr ymgynghoriad wedi'i gynnal yn briodol, mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu cyhoeddi crynodeb o'r ymatebion i'r ddogfen hon. Mae'n bosibl hefyd y byddwn yn cyhoeddi'r ymatebion yn llawn. Fel arfer, bydd enw a chyfeiriad (neu ran o gyfeiriad) yr unigolyn neu'r sefydliad a anfonodd yr ymateb yn cael eu cyhoeddi gyda'r ymateb. Os nad ydych yn dymuno i'ch enw a'ch cyfeiriad gael eu cyhoeddi, rhowch wybod inni yn ysgrifenedig wrth anfon eich ymateb. Byddwn wedyn yn cuddio'ch manylion cyn cyhoeddi'ch ymateb.

Dylech hefyd fod yn ymwybodol o'n cyfrifoldebau o dan ddeddfwriaeth Rhyddid Gwybodaeth

Os caiff eich manylion chi eu cyhoeddi fel rhan o'r ymateb i'r ymgynghoriad, caiff yr adroddiadau hyn eu cadw am gyfnod amhenodol. Ni fydd gweddill eich data a gedwir fel arall gan Lywodraeth Cymru yn cael eu cadw am fwy na thair blynedd.

Eich hawliau

O dan y ddeddfwriaeth diogelu data, mae gennych yr hawl:

- i wybod am y data personol a gedwir amdano chi a'u gweld
- i'w gwneud yn ofynnol inni gywiro gwallau yn y data hynny
- (o dan rai amgylchiadau) i wrthwynebu neu gyfyngu ar brosesu'r data
- (o dan rai amgylchiadau) i'ch data gael eu 'dileu'
- (o dan rai amgylchiadau) i gludadwyedd data
- i gyflwyno cwyn i Swyddfa'r Comisiynydd Gwybodaeth (SCG), ein rheoleiddiwr annibynnol ar gyfer diogelu data.

I gael rhagor o fanylion am yr wybodaeth y mae Llywodraeth Cymru yn ei chadw ac am y defnydd a wneir ohoni, neu os ydych am arfer eich hawliau o dan y Rheoliad Diogelu Data Cyffredinol, gweler y manylion cyswllt isod:

Y Swyddog Diogelu Data:
Llywodraeth Cymru
Parc Cathays
CAERDYDD,
CF10 3NQ

e-bost:

Data.ProtectionOfficer@llyw.cymru

Dyma fanylion cyswllt Swyddfa'r
Comisiynydd Gwybodaeth:
Wycliffe House
Water Lane
Wilmslow
Cheshire
SK9 5AF
Ffôn: 01625 545 745 neu
0303 123 1113
Gwefan: <https://ico.org.uk/>

Rhagair

Mae'n rhwydwaith trafndiaeth yn rhan hanfodol o'n bywydau beunyddiol, gan gysylltu pobl a chymunedau â swyddi, gwasanaethau iechyd a chyfleoedd addysg, yn ogystal â gweithgareddau hamdden. Mae'n cysylltu busnesau â marchnadoedd; gan hwyluso masnach, cyfnewid a theithio.

Dylai system trafndiaeth gyhoeddus fodern fod ar gael yn hwylus, dylai fod yn fforddiadwy a dylai gael ei hintegreiddio ar draws Cymru gyfan, gan gynnig dewis a chyfleoedd a ffordd amgen ymarferol o deithio yn lle defnyddio ceir preifat.

Mae integreiddio'n rhwydwaith trafndiaeth yn flaenoriaeth allweddol at y dyfodol. Mae pob un ohonom am weld system drafndiaeth integredig a chynaliadwy yng Nghymru – system a fydd yn gallu sbarduno'n heconomi a'n cymunedau i fod yn fwy ffyniannus.

Y cwestiwn mawr yw sut y mae mynd ati i gyrraedd y nod hwnnw?

Wrth i Lywodraeth Cymru ysgwyddo rhagor o gyfrifoldeb am reilffyrdd a bysiau, rydym wedi dechrau mynd i'r afael â rhai o'r problemau strwythurol sydd wedi bod yn wynebu trafndiaeth yng Nghymru ers blyneddau lawer.

Rydym wedi cyflwyno Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 er mwyn sefydlu seilwaith a mesurau darparu gwybodaeth i hyrwyddo ac i ddylanwadu ar ddiwylliant o gerdded a beicio. Mae hynny'n bwysig o gofio'r rôl sydd gan gerdded a beicio i'w chwarae er mwyn cyrraedd trafndiaeth gyhoeddus.

Rydym wedi dyfarnu masnachfaint newydd Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau ac wedi ymrwymo i fuddsoddi bron £5 biliwn dros y pymtheg mlynedd nesaf er mwyn trawsnewid y rhwydwaith rheilffyrdd a sicrhau gwelliant mawr yn ansawdd y gwasanaethau i deithwyr.

Er mwyn ategu'r camau hynny, rydym bellach yn troi'n sylw at wasanaethau bysiau ac at drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat.

Gan ddefnyddio'r pwerau newydd a roddwyd inni yn Neddf Cymru 2017, rydym yn awyddus i gymryd camau a fydd yn dechrau mynd i'r afael â'r gwendidau sylfaenol yn y farchnad bysiau ddadreoleiddiedig sydd wedi bod yn ei lle ers y 1980au. Mae hwn yn gyfnod hynod bwysig yn hanes datganoli.

Gwasanaethau bysiau lleol rheolaidd yw sail ein system trafndiaeth gyhoeddus ar hyn o bryd, a dyna fydd y sefyllfa yn y dyfodol hefyd; maent yn caniatáu i bobl ar draws Cymru gyrraedd y gwaith, apwyntiadau ysbyty, sefydliadau addysg a gweithgareddau hamdden.

Er inni weld tuedd ar i lawr yn ystod y degawd diwethaf yn nifer y siwrneiau sy'n cael eu gwneud gan deithwyr ar wasanaethau bysiau lleol, mae bysiau'n dal i gyfrif am ryw 100 miliwn o'r siwrneiau a wneir gan deithwyr bob blwyddyn. Mae'r nifer hwnnw'n fwy o lawer na nifer y siwrneiau ar ein rhwydwaith rheilffyrdd.

Mae'n hymrwymiad hirdymor i ddarparu rhwydwaith mwy effeithiol o fysiau yn glir. Rydym am sicrhau rhwydwaith bysiau sy'n gweithio ar gyfer pobl Cymru ac sy'n

gynaliadwy yn y tymor hir. Mae hynny'n golygu bod yn rhaid iddo fod yn fwy deniadol os ydym am annog pobl i droi eu cefn ar geir preifat.

Mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn darparu gwasanaeth cyhoeddus hanfodol hefyd, gan gysylltu pobl â lleoedd pan nad oes gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus eraill ar gael neu pan nad ydynt yn ymarferol. Mae'r sector yn gwneud cyfraniad sylweddol i'r economi liw nos ac i'r economi twristiaeth mewn llawer o'n cymunedau ac mae'r diwydiant yn rhan hanfodol o'n huchelgais ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru.

Er gwaethaf pwysigrwydd y sector hwn i'n huchelgais ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus, mae'r diwydiant yn parhau i gael ei reoli gan gyfreithiau a luniwyd pan oedd cerbydau hacni'n cael eu tynnu gan geffylau yn olygfa gyffredin ar ein strydoedd ac mewn cyfnod cyn dyfodiad y Rhynggrwyd, ffonau symudol a thechnoleg ffonau clyfar.

Rwyf yn awyddus i gyflwyno mesurau yng Nghymru i sicrhau bod tacsis a cherbydau hurio preifat yn parhau i gyfrannu at ein huchelgais i greu cymdeithas gysylltiedig a chynaliadwy.

Mae'n amlwg bod angen gweithredu er mwyn sicrhau'r gwelliannau yr ydym yn awyddus i'w gweld ac mae llawer iawn o waith yn mynd rhagddo i ystyried sut y gallwn fynd â'r maen i'r wal yn hynny o beth. Ond wedi dweud hynny, un peth sy'n gwbl amlwg yw mai dim ond drwy gydweithio – ar draws y llywodraeth ac mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol a'r sector preifat – y gallwn gyrraedd y nod.

Er mwyn ategu'r cydweithio hwnnw, mae angen inni fynd ati, drwy gyfrwng deddfwriaeth, i sefydlu ffyrdd o weithio a fydd yn rhoi'r cyfle inni fod yn hyblyg wrth ymateb i anghenion y gymuned leol, gan deilwra'r gwaith hwnnw yn wyneb amgylchiadau a heriau gwahanol.

Mae angen inni hefyd roi'r safonau priodol yn eu lle, er mwyn sicrhau cysondeb ar draws Cymru.

Bwriad y cynigion deddfwriaethol a amlinellir yn y papur hwn, sy'n rhan o raglen ddiwygio ehangach, yw sefydlu'r dulliau a'r safonau hynny i'n helpu i wireddu'n huchelgais i greu system trafndiaeth gyhoeddus integredig a fydd yn cynnig ateb priodol a fydd yn diwallu anghenion teithio'r cyhoedd orau.

Sail ein cynigion yw'n huchelgais i weithio mewn ffordd gydlynol wrth ddatblygu'n cynlluniau ar gyfer rheilffyrdd, ffyrdd, teithio llesol a gwasanaethau parcio a theithio strategol er mwyn creu system trafndiaeth gyhoeddus integredig, carbon isel ledled y wlad.

Nid ar chwarae bach y byddwn yn llwyddo yn hynny beth – ond rwyf yn awyddus i'r cynigion hyn symbylu sgwrs genedlaethol gynhwysfawr am drafndiaeth ar fysiau y gallwn ei defnyddio i ddatblygu system uchel ei hansawdd ym mhob cwr o Gymru.

Mae'n bwysig iawn eich bod yn cymryd rhan ac yn cyfrannu wrth inni gydweithio i sefydlu'r rhwydwaith trafnidiaeth gorau posibl yma yng Nghymru. Edrychaf ymlaen at gael clywed eich barn.

Ken Skates AC/AM

Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth

Cynnwys

Cyflwyniad	8
Rhan 1 – Gwasanaethau bysiau.....	11
Cyflwyniad.....	11
Beth yw'r problemau?	11
Cynigion	17
Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth	17
Partneriaethau Ansawdd Estynedig	23
Masnachfreinio	29
Gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol	34
Oedran bod yn gymwys ar gyfer prisiau siwrnai consesiynol gorfodol	37
Gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus a monitro	39
Rhan 2 - Tacsis a cherbydau hurio preifat.....	41
Cyflwyniad.....	41
Beth yw'r materion?	42
Yr hyn yr ydym ni am ei gyflawni.....	42
Cynigion	44
Safonau cenedlaethol.....	44
Gorfodi.....	47
Rhannu Gwybodaeth.....	49
Cyd-awdurdod Trafnidiaeth (JTA)	50

Cyflwyniad

Diben

- Diben y Papur Gwyn hwn yw amlinellu cynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer gwella'r fframwaith deddfwriaethol yng Nghymru ar gyfer cynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru, a hefyd ar gyfer diwygio'r drefn drwyddedu ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat.
- Rydym wedi gwrandao ar adborth gan deithwyr, awdurdodau lleol, gweithredwyr bysiau, gyrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat, a grwpiau buddiant am y gwasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus a'r gwasanaethau tacsis a cherbydau hurio preifat a ddarperir yng Nghymru ar hyn o bryd. Mae pawb yn cytuno bod angen newid.

Ein gweledigaeth ar gyfer trafnidiaeth integredig

- Ein huchelgais yw darparu rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus integredig sy'n ddiogel, yn ddibynadwy, yn brydlon, yn amgylcheddol gynaliadwy, sydd ar gael yn hwylus, ac sy'n diwallu anghenion teithio'r cyhoedd.
- Ein nod yw denu rhagor o bobl i ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus drwy annog teithwyr i'w defnyddio yn lle ceir preifat, gan leihau llygredd a thagfeydd wrth wneud hynny. Rydym am weld rhagor o bobl yn defnyddio trafnidiaeth gyhoeddus i gyrraedd y mannau lle y mae angen iddynt fod a lle maent yn dymuno bod, a hynny'n gyflym ac yn brydlon.
- Er mwyn cyrraedd y nod hwnnw, mae angen trafnidiaeth gyhoeddus a fydd yn gweithio fel un gwasanaeth cydlynol sydd ar gael i bawb.
- Yn aml, mae'n rhaid wrth ddulliau teithio llesol, megis cerdded a beicio, er mwyn cyrraedd y rhwydwaith trafnidiaeth gyhoeddus. Yn 2013, gwnaethom gyflwyno Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, gan sefydlu seilwaith a mesurau darparu gwybodaeth i ddylanwadu ar y diwylliant o gerdded a beicio, ac i'n helpu i'w hyrwyddo fel ffordd o deithio o le i le.
- Ym mis Hydref 2018, gwnaethom ddyfarnu masnachfaint newydd Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau ac rydym wedi ymrwymo i fuddsoddi bron £5 biliwn dros y pymtheg mlynedd nesaf er mwyn trawsnewid y rhwydwaith rheilffyrdd. Drwy fuddsoddi fel hyn yn y fasnachfaint newydd, byddwn yn sicrhau bod ein cynlluniau ar gyfer y rheilffyrdd a'r cynlluniau metro yn y de a'r gogledd yn gwella ansawdd y gwasanaethau rheilffyrdd a fydd ar gael i deithwyr.
- Er mwyn ategu'r camau hynny, rydym bellach yn troi ein sylw at fysiau, tacsis a cherbydau hurio preifat. Ein nod yw gwasanaethau bysiau a fydd yn cael eu dylunio mewn modd a fydd yn diwallu anghenion pob ardal leol, gan symbylu'r galw ymhlith teithwyr, gan gysylltu rhagor o bobl a chan leihau'r ddibyniaeth ar geir preifat. Ein nod yw sicrhau gwasanaethau tacsis a cherbydau hurio preifat mwy diogel a fydd yn cael eu safoni mwy ar draws Cymru.

Ymgynghoriadau

- Aethom ati yn 2017 a 2108 i gynnal nifer o ymgynghoriadau, gan ofyn sut y gallem wella gwasanaethau bysiau lleol, ac am yr opsiynau ar gyfer gwella mynediad i deithio'n rhad ar fysiau yng Nghymru ac ar gyfer gwella'r defnydd o'r gwasanaethau hynny. Gofynnwyd hefyd i bobl fynegi barn am gynigion i annog pobl iau i deithio ar fysiau, ac am y fframwaith ar gyfer trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat.
- Mae'r ymgynghoriadau hynny i'w gweld drwy'r dolenni isod:

<https://beta.llyw.cymru/cynigion-i-wella-gwasanaethau-bysiau-lleol-yng-nghymru>

<https://beta.llyw.cymru/cynllun-pris-consesiynol-gorfodol-yng-nghymru>

<https://beta.llyw.cymru/teithiau-bws-rhatach-ar-gyfer-pobl-ifanc-yng-nghymru>

<https://beta.llyw.cymru/trwyddedu-tacsis-cherbydau-hurio-preifat>

- Yn dilyn yr ymgynghoriadau hynny, rydym wedi bod yn ystyried pa gamau y mae angen inni eu cymryd, ac rydym wedi datblygu nifer o gynigion deddfwriaethol.
- Wedi dweud hynny, un elfen yn unig yw'r cynigion deddfwriaethol hyn o broses ddiwygio ehangach yr ydym yn bwrw ymlaen â hi, yn enwedig mewn perthynas â darparu gwasanaethau bysiau.

Cynigion Deddfwriaethol

- Nod y cynigion deddfwriaethol a gyflwynir yn y papur hwn yw rhoi inni'r arfau y barnwn y mae eu hangen arnom er mwyn hwyluso gwell cynllunio a gwell atebion ar gyfer darparu trafndiaeth gyhoeddus integredig a chydgyssylltiedig, gan roi lle canolog i deithwyr ac i gymunedau lleol wrth wneud penderfyniadau.
- Diben y cynigion yw gwella'r fframwaith deddfwriaethol er mwyn:
 - Cynnig yr hyblygrwydd a fydd yn caniatáu inni ymateb yn well i anghenion trafndiaeth gyhoeddus yn lleol;
 - Sicrhau mwy o gysondeb wrth ddarparu gwasanaethau bysiau, sicrhau bod y gwasanaethau hynny'n rhai cydgysylltiedig, a mabwysiadu ffordd fwy modern o drwyddedu tacsis/cherbydau hurio preifat.
- Nod y papur hwn yw ceisio amlinellu'r sefyllfa bresennol, esbonio pam yr ydym o'r farn bod angen newid, ac esbonio'r newidiadau deddfwriaethol yr ydym yn eu cynnig er mwyn helpu i wireddu'n huchelgais.
- Ni fydd y cynigion deddfwriaethol yn y papur hwn yn arwain ohonynt eu hunain at newid sylweddol i drafndiaeth gyhoeddus nac i'r ffordd y trwyddedir tacsis a cherbydau hurio preifat, ond byddant yn rhoi'r gallu y mae ei angen ar Lywodraeth Cymru a'r awdurdodau lleol er mwyn sbarduno newid.
- Rydym am glywed eich barn am y cynigion a hoffem eich gwahodd i ymateb i'r cwestiynau sydd yn yr ymgynghoriad. Nid oes angen ichi deimlo bod yn rhai ichi

ateb pob cwestiwn, ond byddem yn croesawu'ch syniadau a'ch adborth am unrhyw feysydd yr ydych yn dymuno cyfeirio atynt.

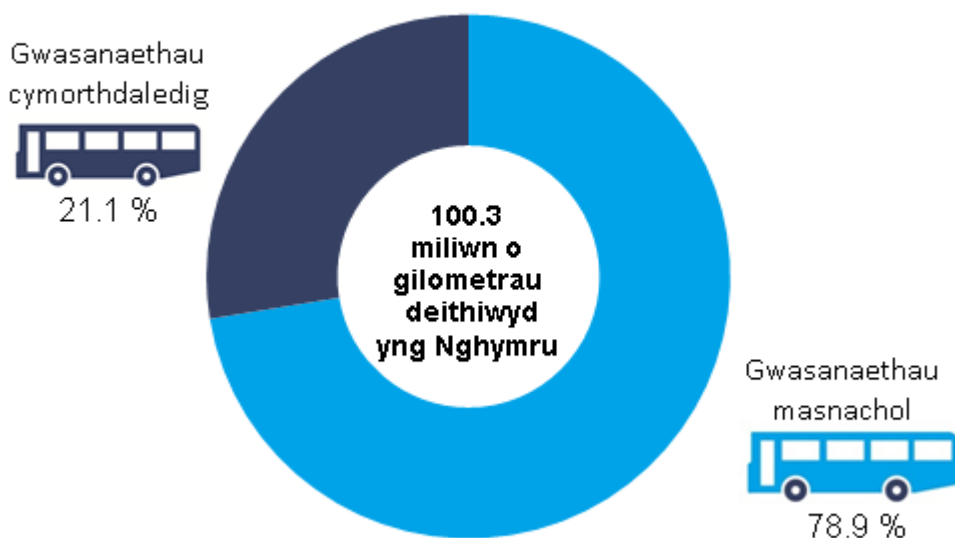
- Byddwn yn cyhoeddi'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol ym mis Ionawr, a fydd yn ceisio pennu'r costau, yr effeithiau a'r manteision tebygol a fyddai ynghlwm wrth y newidiadau arfaethedig i'r ddeddfwriaeth. Bydd angen ystyried yn ofalus fforddiadwyedd ynghyd â gwerth am arian y cynigion a fydd yn sail i benderfyniadau, ac yn enwedig o ystyried yr hinsawdd ariannol sydd ohoni a'r heriau y mae awdurdodau lleol yn eu hwynebu. Dylai'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol gael ei ystyried ar y cyd â'r Papur Gwyn a thrwy'r ymgynghoriad hwn hoffem glywed eich barn ynghylch y problemau sydd ynghlwm wrth y modd y caiff gwasanaethau bysiau lleol eu cynllunio a'u darparu. Hoffem glywed hefyd eich barn am ddiwygio'r drefn drwyddedu ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat ac am effeithiau tebygol ein cynigion ar y problemau hyn. Mae'n bwysig sicrhau bod gennym ddata dibynadwy a fydd yn sail i benderfyniadau.
- Byddwn hefyd yn cynnal digwyddiadau ar gyfer rhanddeiliaid yn ystod y cyfnod ymgynghori hwn er mwyn derbyn eu sylwadau.

Rhan 1 – Gwasanaethau bysiau

Cyflwyniad

- Mae gwasanaethau bysiau Cymru yn bwysig er mwyn caniatáu i bobl fanteisio ar addysg, hyfforddiant, gwaith, gofal iechyd ac er mwyn rhoi cyfle iddynt fwynhau diwrnod allan. Maent yn ddolen gyswllt hanfodol rhwng ein cymunedau ac maent yn bwysig o ran helpu'n heconomi i ffynnu.
- Gwasanaethau bysiau lleol sydd i gyfrif am 3 o bob 4 siwrnai a wneir ar drafnidiaeth gyhoeddus. Yn 2016/17, teithiodd bysiau 100 miliwn o gilometrau cerbyd pan oeddent wrthi'n darparu gwasanaeth, ac roedd 79% o'r cilometrau hynny ar lwybrau teithio y penderfynwyd arnynt gan weithredwyr bysiau ar sail ystyriaethau masnachol. Teithiwyd yr 21% o gilometrau a oedd yn weddill ar lwybrau teithio a drefnwyd gan awdurdodau lleol o dan gontract neu y rhoddwyd cymhorthdal ar eu cyfer er mwyn diwallu anghenion cymdeithasol.

Cilomedrau cerbydau a deithwyd ar fysiau a choetsys yng Nghymru yn 2016/17



Ffynhonnell: Dadansoddiad Uywodraeth Cymru o Arolwg Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus yr Adran Drafnidiaeth

Beth yw'r problemau?

Gwasanaethau sy'n dirywio

- Er bod gwasanaethau bysiau'n rhan hanfodol o'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru, maent yn dirywio ac mae nifer y teithwyr wedi bod yn gostwng yn raddol ers sawl blwyddyn ar y rhan fwyaf o lwybrau bysiau Cymru. Mae'r dirywiad hwnnw'n gyson â'r hyn sydd i'w weld ledled y DU.
- Mae'r tabl isod yn dangos y dirywiad yn nifer y siwrneiau gan deithwyr dros y pum mlynedd ddiwethaf y mae cofnod ar gael ar eu cyfer:

	Cymru		Lloegr		Prydain Fawr	
Blwyddyn	Siwrnai	% y newid	Siwrneiau	% y newid	Siwrneiau	% y newid
2011-12	115.7m	-	4,640.1m	-	5,191.5m	-
2012-13	108.8m	↓ 6.0	4,570.2m	↓ 1.5	5,099.4m	↓ 1.8
2013-14	107.2m	↓ 1.5	4,672.4m	↑ 2.2	5,201.0m	↑ 2.0
2014-15	101.1m	↓ 5.6	4,627.4m	↓ 1.0	5,142.9m	↓ 1.1
2015-16	101.3m	↑ 0.2	4,507.8m	↓ 2.6	5,016.5m	↓ 2.5
2016-17	99.6m	↓ 1.7	4,438.2m	↓ 1.5	4931.0m	↓ 1.7
Ffynhonnell: Dadansoddiad Llywodraeth Cymru o Arolwg yr Adran Drafnidiaeth o Gerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus, TfL						

- Mae'r ffaith bod nifer y teithwyr yn gostwng yn golygu bod mwy o bwysau ar deithwyr sy'n talu a hefyd ar bwrs y wlad i gynnal y rhwydwaith. Er gwaethaf y buddsoddiad sylweddol o ffynonellau cyhoeddus a phreifat, mae'r rhwydwaith hwnnw wedi gweld gostyngiad yn nifer y gwasanaethau sydd ar gael ac mae hynny wedi arwain at hyd yn oed llai o deithwyr. Mae hynny, yn ei dro, yn rhoi mwy o bwysau ar awdurdodau lleol wrth iddynt fynd ati i nodi ac i roi cymhorthdal ar gyfer y gwasanaethau hynny sy'n angenrheidiol yn gymdeithasol ar gyfer cymunedau lleol.
- Os na fyddwn yn gweithredu, bydd gwasanaethau a nifer y teithwyr yn parhau i ddirywio, a bydd hynny'n ein hatal rhag gwireddu'n huchelgais o greu system drafnidiaeth integredig. Nid ydym yn honni bod y tueddiadau hirdymor hyn yn rhai hawdd eu datrys, a hynny er gwaethaf y mesurau deddfwriaethol yr ydym yn eu cynnig.

Yr angen i integreiddio ac i gydweithio'n well

- Mae teithwyr yn gwneud rhyw 100 miliwn o siwrneiau ar rwydwaith bysiau Cymru bob blwyddyn o gymharu â rhyw 30 miliwn o siwrneiau ar y rheilffyrdd. Er mwyn darparu system drafnidiaeth wirioneddol integredig yng Nghymru, mae angen inni sicrhau bod gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn diwallu anghenion teithwyr a'u bod yn cael eu hintegreiddio â gwasanaethau rheilffyrdd a gwasanaethau trafnidiaeth eraill.
- Mae darparu gwasanaethau bysiau lleol a seilwaith ar eu cyfer yn gyfrifoldeb i nifer o randdeiliaid, gan gynnwys gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru. Mae hynny'n dangos yn glir pa mor gymhleth yw'r strwythur ar gyfer darparu'r gwasanaethau hyn a hefyd yr angen i'r rhanddeiliaid gydweithio mewn ffordd fwy cyson er mwyn sicrhau gwasanaeth bysiau lleol mwy integredig a chynaliadwy ar gyfer cymunedau yng Nghymru.
- Mae yna waith nad yw'n effeithlon i bob awdurdod lleol ei wneud yn unigol, megis cynllunio trafnidiaeth, gwaith gweinyddol a gwaith caffael. Mae gweithredu fel hyn yn cyfrannu at rannu gwasanaeth bysiau Cymru yn ddarnau gwahanol, ac rydym o'r farn bod angen newid trefniadol a strwythurol. Byddai newidiadau o'r fath yn helpu i sicrhau mwy o arbedion effeithlonrwydd, safonau cyffredin, cyfleoedd i weithio mewn partneriaeth, darbodion maint a chysondeb o ran yr hyn a gynigir. Rydym yn credu hefyd y gallai cynnig rhywfaint o gymorth canolog helpu awdurdodau lleol i

ryddhau adnoddau ar gyfer gwaith ar gynllunio a chydgyssylltu gwasanaethau bysiau.

- Mae symiau sylweddol o gyllid cyhoeddus yn cael eu gwario ar wasanaethau bysiau, ac mae Llywodraeth Cymru yn rhoi dros £220 miliwn o gymorth bob blwyddyn ar gyfer gwasanaethau cludo cleifion mewn achosion nad ydynt yn rhai brys, cludiant i'r ysgol, gwasanaeth bysiau TrawsCymru, grantiau sy'n gysylltiedig â bysiau ac ad-daliadau sy'n gysylltiedig â'r cynllun Prisiau Siwrnai Consesiynol Gorfodol. Er gwaethaf y symiau sylweddol hyn o gyllid, nid ydym yn llwyddo i ddarparu'r gwasanaeth yr ydym yn awyddus i'w weld ac nid oes gan gymunedau y cysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus y mae arnynt eu hangen.
- Drwy integreiddio gwell rhwng gwasanaethau bysiau lleol a gwasanaethau megis cludiant i ddysgwyr, gwasanaethau gofal cymdeithasol, cymunedol, iechyd a gwasanaethau sy'n ymateb i'r galw, mae potensial i ddarparu gwasanaeth bysiau mwy cynhwysfawr ar gyfer cymunedau lleol.
- Mae'r tabl isod yn crynhoi'r heriau a'r problemau sy'n gysylltiedig â darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru ar hyn o bryd:

Cymru Gyfan	
• Diwydiant wedi'i ddadreoleiddio â dros 80 o weithredwyr bysiau yng Nghymru. • Diffyg cydgysylltu – o ran llwybrau teithio, tocynnau, rhwydweithiau rheilffyrdd a theithio llesol. Gall hyn beri dryswch i deithwyr. • Mae angen addasu llwybrau teithio er mwyn ymateb wrth i anghenion teithwyr newid – canolbwyntio'n fwy ar deithiau hirach yn hytrach na siwrneiau byr/at ddibenion manwerthu.	• Llai o deithwyr. • Safonau sy'n amrywio – brandio, cerbydau, seilwaith. • Gyrwyr bysiau sy'n heneiddio – posibilrwydd na fydd gweithlu medrus ar gael yn y dyfodol. • Angen gwelliannau o ran gwybodaeth amser real am deithio. • Gwella'r fflyd er mwyn cyrraedd targedau o ran ansawdd aer a datgarboneiddio.
Gwasanaethau Trefol / Masnachol Gweithredwyr bysiau yn dewis llwybrau ar sail fasnachol, cymorth ar ffurf ad-daliadau o dan y cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol a'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau.	Gwasanaethau Gwledig / Anfasnachol Awdurdodau lleol yn caffael llwybrau teithio drwy gcontractau gan roi cymhorthdal hefyd, cymorth ar ffurf ad-daliadau o dan y cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol a'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau.
• Yr angen i wneud mwy o waith ar gynllunio'r rhwydwaith er mwyn darparu cynifer o fysiau lleol ag y bo modd ac er mwyn integreiddio â	• Ansawdd gwasanaethau a gymorthdelir yn amrywio. • Llai o wasanaethau masnachol yn rhoi mwy o bwysau ar yr awdurdod lleol i

mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus. • Ansawdd aer gwael. • Amserlenni'n annibynadwy oherwydd tagfeydd. • Gall y ffaith bod nifer o weithredwyr ac nad oes modd defnyddio'r un tocyn ar draws gwasanaethau gwahanol beri dryswch i deithwyr. • Yn aml, mae angen mwy o gymhorthdal ar wasanaethau fin nos a thros y penwythnos.	gefnogi gwasanaethau sy'n "angenrheidiol yn gymdeithasol". • Gwasanaethau ymylol yn newid, gan droi'n rhai anfasnachol yn lle rhai masnachol dros amser.
--	---

- Fodd bynnag, mae **gwasanaethau TrawsCymru** yn enghraifft ddefnyddiol o sut y gall gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru gydweithio i ddarparu gwasanaeth bysiau cydgysylltiedig a strategol sy'n diwallu anghenion cymunedau lleol. Mae gan TrawsCymru nifer o wasanaethau a ddarperir ar sail fasnachol (gan gynnwys X2, X3 a X4 yn y De). Yn ogystal, mae Llywodraeth Cymru yn ariannu rhwydwaith o wasanaethau pellter hir ar draws Cymru o dan y brand TrawsCymru®. Gan amlaf, mae'r rhain yn darparu gwasanaeth ar hyd coridorau strategol allweddol lle nad oes gwasanaeth rheilffyrdd. Er bod cyfleoedd efallai i fod yn fwy effeithlon wrth reoli'r gwasanaeth hwn, ein huchelgais yw gweithredu yn y ffordd cydgysylltiedig hon ar draws y rhwydwaith bysiau yng Nghymru. Mae'r map isod yn dangos Rhwydwaith TrawsCymru ar draws Cymru yn 2017:

TrawsCymru™
Cysylltu pobl a chymunedau • Connecting people and communities

- T1** Aberystwyth - Caerfyrddin
Aberystwyth - Carmarthen
- T2** Aberystwyth - Bangor
- T3** Abermo - Wrexham
Barmouth - Wrexham
- T4** Caerdydd - Y Drenewydd
Cardiff - Newtown
- T5** Aberystwyth - Hwlfordd
Aberystwyth - Haverfordwest
- T6** Abertawe - Ystradgynlais - Aberhonddu
Swansea - Ystradgynlais - Brecon
- T9** Maes Awyr Caerdydd - Canol y Ddinas
Cardiff Airport - City Centre

— TrawsCymru Services — Rail Services



- Mae angen inni roi trefniadau newydd yn eu lle a fydd yn ein galluogi i integreiddio mwy ar y farchnad fysiau leol.

Yr angen i wella profiadau teithwyr

- Mae gwybodaeth glir a diweddar sydd o ansawdd uchel yn hanfodol i'r cyhoedd (yn bobl sy'n defnyddio bysiau ac yn bobl nad ydynt yn eu defnyddio) sy'n ceisio deall y gwasanaethau sydd ar gael ar eu cyfer. Mae gan bobl ddisgwyliadau uwch o lawer heddiw na hyd yn oed ychydig o flynyddoedd am y math o wybodaeth a ddylai fod ar gael iddynt, ac mae defnyddwyr gwasanaethau yn disgwyl cael gwneud dewisiadau deallus ar sail data sydd ar gael yn hwylus.
- Er mwyn denu rhagor o bobl i ddefnyddio bysiau, rydym o'r farn bod yn rhaid gweithio i wella profiadau teithwyr. Mae gennym ddiddordeb arbennig mewn ystyried sut y gellir gwella'r wybodaeth sydd ar gael i deithwyr, gan gynnwys gwybodaeth am docynnau, ond hefyd wella systemau tocynnau. Ar hyn o bryd, nid oes modd defnyddio'r un tocynnau ar draws gweithredwyr gwahanol neu ar draws dulliau gwahanol o deithio, a chredwn fod hynny'n golygu bod y bws yn ddull llai deniadol o deithio.

Deiliaid Pasys Bws Consesiynol

- Llywodraeth Cymru oedd y llywodraeth gyntaf yn y Deyrnas Unedig i gyflwyno teithiau cyffredinol am ddim ar fysiau i bobl hŷn ac anabl, gyda'r nod o sicrhau gwelliant sylweddol o ran mynediad at wasanaethau a chyfleusterau allweddol. Rydym yn parhau'n ymrwymedig i'r egwyddorion sydd wedi bod yn sail i'r cynllun yng Nghymru ers degawd a mwy.
- Wrth inni fynd ati i bwyso a mesur sut y mae'r cynllun yn gweithio a sut y gallwn ei wella er mwyn sicrhau ei fod yn parhau i gynnig manteision cynaliadwy i bobl Cymru, cynhaliwyd ymgynghoriad rhwng mis Hydref 2017 a mis Ionawr 2018. Roedd yr ymgynghoriad yn gofyn cwestiynau am nifer o agweddau ar y cynllun, gan gynnwys a ddylid newid yr oedran pan roddir yr hawl i bobl oedrannus deithio am ddim. Dyna'r elfen o'r cynllun yr ydym yn ei hystyried ymhellach yn y Papur Gwyn hwn, ond gan gadw at yr egwyddorion sylfaenol hyn:
 - Hawl gyffredinol – caiff y rheini sydd â phasys ddal unrhyw fws ar unrhyw adeg yng Nghymru;
 - Ni ddylai unrhyw un sydd â phas ar hyn o bryd golli'i hawl i deithio am ddim;
 - Bydd pawb a fydd wedi cyrraedd oedran pensiwn y wladwriaeth yn gymwys i gael teithio ar fysiau am ddim.
- Yn ogystal â'r pas bws ar gyfer pobl hŷn a phobl anabl, mae Llywodraeth Cymru wedi bod yn cynnig disgownt o draean pris tocyn i bobl ifanc 16, 17 a 18 oed ers 2015. Cafodd y cynllun hwn ei ehangu'n ddiweddar i gynnwys pobl hyd at 21 oed (ar gyfer blwyddyn ariannol 2018/19) a bydd nid yn unig yn helpu pobl ifanc wrth iddynt hyfforddi neu ddilyn prentisiaethau ac yn ystod y cyfnod o newid i fynd gwaith, ond bydd hefyd, gobeithio, yn annog rhagor o bobl ifanc i ddefnyddio bysiau ar gyfer rhagor o'u siwrneiau. O wneud hynny, byddant yn helpu i fynd i'r afael â thagfeydd ac ansawdd yr aer yn ein trefi a'n dinasoedd.

- Mae hon yn enghraifft o gydweithio rhwng gweithredwyr bysiau, sydd wedi cytuno i fabwysiadu'r cynllun gwirfoddol hwn, a Llywodraeth Cymru, sy'n talu amdano.

Casgliad

- Mae'r pwysau sydd ar awdurdodau lleol i wneud arbedion ariannol wedi arwain at benderfyniadau anodd o ran pa feysydd gwasanaeth ddylai dderbyn adnoddau. Mae'r her hon dros nifer o flynyddoedd, ynghyd â'r lleihad yn nifer y teithwyr, wedi rhoi gwasanaethau bysiau mewn sefyllfa fregus. Rhaid canmol yr awdurdodau lleol am eu hymdrechion wrth geisio diogelu gwasanaethau presennol, gan reoli eu cyllidebau yn ofalus. Mae hyn yn tystio i'r ffaith bod pobl yn cydnabod swyddogaeth bwysig trafnidiaeth gyhoeddus o safbwynt cysylltu cymunedau a hefyd gysylltu pobl â gwasanaethau.
- O ystyried yr heriau y mae awdurdodau lleol yn eu hwynebu mae'n hollbwysig fod Llywodraeth Cymru, llywodraeth leol a gweithredwyr trafnidiaeth yn pwysu a mesur sut y caiff gwasanaethau eu cynllunio a'u darparu. Mae'r cynigion a ddisgrifir yn y Papur Gwyn hwn yn creu cyfle i gydweithio, gan ailystyried sut y gallwn wneud defnydd gwell o'r cyllid sydd ar gael ar hyn o bryd ac ar yr un pryd wella gwasanaethau ar gyfer teithwyr.
- Mae'r rhan fwyaf o'r bobl sy'n teithio ar y ffyrdd yn defnyddio ceir neu faniau preifat (dros 95%), a chan fod traffig ar y ffyrdd yn parhau i gynyddu dros amser yn y rhan fwyaf o lefydd, dyma un o brif achosion tagfeydd. Mae natur y defnydd o'n ffyrdd yn newid: mae faniau sy'n dosbarthu pecynnau a gaiff eu harchebu ar-lein bellach yn rhan fawr o draffig mewn trefi ac mewn ardaloedd gwledig ac mae gwasanaethau llogi preifat ar gais/trefniadau rhannu teithiau bellach yn fwy poblogaidd nag erioed. Mae goblygiadau hyn o ran y defnydd o fysiau yn y dyfodol yn parhau'n ansicr iawn ar hyn o bryd.
- Yn ein barn ni, nid yw'r fframwaith deddfwriaethol ar gyfer gwasanaethau bysiau yng Nghymru ar hyn o bryd yn cynnig yr hyblygrwydd y mae ei angen ar Lywodraeth Cymru a'r awdurdodau lleol er mwyn helpu i lywio a dylanwadu ar sut y darperir gwasanaethau bysiau sy'n diwallu anghenion unigolion a chymunedau, neu er mwyn mynd i'r afael â'r agweddau craidd y nodwyd bod angen eu newid.
- Oherwydd bod y ffactorau sy'n dylanwadu ar benderfyniadau pobl o ran teithio ar fysiau mor gymhleth ac amrywiol ni fydd deddfwriaeth ynddi'i hun yn gwyrddroi'r tueddiadau hirdymor o ran y defnydd o fysiau. Credwn, fodd bynnag, y bydd gwella'r fframwaith deddfwriaethol yn rhoi'r dulliau a'r hyblygrwydd i awdurdodau lleol deilwra eu dull a gwneud defnydd mwy effeithiol o adnoddau cyfyngedig, a hynny er mwyn diwallu'r anghenion a'r amgylchiadau lleol.

Cynigion

Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig sefydlu Cyd-awdurdod Trafnidiaeth.

Byddai Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yn gallu datblygu dull nodweddiadol ranbarthol o gynllunio a gweithredu ym maes trafndiaeth o fewn cyd-destun cenedlaethol ehangach. Gallai gael cyfrifoldeb am yr amrywiaeth lawn o swyddogaethau trafndiaeth gyhoeddus, yn ogystal â swyddogaethau penodol o ran rheoli traffig (er enghraifft, y gallu i wneud Gorchmynion Rheoleiddio Traffig ar ôfer mesurau blaenoriaethu bysiau).

Y cefndir

- Mae'r adran hon o'r Papur Gwyn yn nodi ein cynigion cychwynnol ar gyfer sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Rydym wedi trafod y cynigion hyn yn brydlon gyda Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru, a bydd ymgynghoriad pellach gyda rhanddeiliaid allweddol yn cael ei gynnal yn ystod cyfnod ymgynghori'r Papur Gwyn.

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol

- Mae Adran 5 o Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 ("Deddf 2006") yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud Gorchymyn i sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Gall y Gorchymyn hwnnw wneud darpariaeth ynghylch aelodaeth yr awdurdod, ymhlith pethau eraill.
- Diben Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yw cyflawni swyddogaethau penodedig ym maes trafndiaeth ar gyfer yr ardal y mae'n ymwneud â hi, a gall y Gorchymyn sy'n sefydlu Cyd-awdurdod Trafnidiaeth wneud darpariaeth bod pwyllgorau'r awdurdod yn cyflawni'r swyddogaethau hynny.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Mae awdurdodau lleol yn gyfrifol am gynllunio trafndiaeth leol ac am sicrhau bod y cyhoedd yn cael y gwasanaethau bysiau lleol y mae eu hangen arnynt. Fodd bynnag, oherwydd y pwysau ar gyllidebau, mae'r llywodraeth leol yn gwario cryn dipyn yn llai, yn ôl disgrisiwn, ar wasanaethau bysiau lleol, ac mae wedi lleihau'n sylweddol y timau sy'n gyfrifol am gynllunio a chydgyssylltu gwasanaethau bysiau. Mae tystiolaeth hefyd yn dangos bod llai a llai o sgiliau a dealltwriaeth yn bodoli o fewn awdurdodau lleol i gyflawni eu swyddogaethau trafndiaeth yn effeithiol.
- Mae'r amryfal dasgau y mae'n rhaid i bob awdurdod lleol eu cyflawni'n unigol yn gwaethgu'r pwysau hwn sydd ar weithluoedd medrus i reoli trafndiaeth. Mae llawer o dasgau cymorth, sy'n aml yn rhai gweinyddol neu'n rhai sy'n ymwneud â phrosesau caffael, na all pob awdurdod lleol eu cyflawni'n effeithiol yn unigol ac maent yn cyfrannu at sefyllfa lle y mae'r gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn cael eu rhannu'n ddarnau gwahanol.

- Er enghraifft, safleoedd bysiau yn aml yw'r cysylltiad cyntaf y mae defnyddwyr presennol a darpar ddefnyddwyr yn ei gael â'r rhwydwaith bysiau. Felly, mae ansawdd safle bws yn ddylanwad allweddol ar ganfyddiad defnyddwyr o lefel y gwasanaeth y gellir ei ddisgwyl. Caiff seilwaith bysiau ei gaffael yn gyffredinol gan bob awdurdod lleol dan ei reolau sefydlog perthnasol a fframweithiau cyflenwyr. Mae'r rhagolygon cyllido ar hyn o bryd, gyda chyllidebau blynyddol yn cyd-fynd â gofynion i ddangos y pris tendro mwyaf manteisiol o safbwynt economaidd, wedi arwain at gryn dipyn o amrywiad o ran sut y caiff safleoedd bysiau eu darparu o fewn awdurdodau lleol a rhyngddynt. O ganlyniad i hynny, mae diffyg cysondeb yn seilwaith y safleoedd bysiau a ddarperir, sy'n arwain at y materion a ganlyn:
 - diffyg cysondeb o ran y cynnig / brand a ddarperir i ddefnyddwyr presennol a darpar ddefnyddwyr;
 - llai o gyfleoedd i sicrhau arbedion maint / pŵer prynu; a
 - gofyniad i gario amrywiaeth o stoc sbâr (ee paneli gwydr), gyda'r risg o gymryd y darn anghywir i'r safle.
- Gallai datblygu dull Cymru gyfan o gaffael safleoedd bysiau, a ddarperir drwy strwythur Cyd-awdurdod Trafnidiaeth, roi cyfle i fynd i'r afael â'r materion hyn yn yr hirdymor drwy, er enghraifft, gyflwyno dyluniadau modwlar safonol yn raddol (sy'n adlewyrchu amrywiadau ar gyfer ardaloedd trefol, lled drefol a gwledig). Defnyddiwyd dull tebyg i adnewyddu dros 500 o Beiriannau Tocynnau Electronig a oedd eu hangen i weinyddu'r cynllun tocynnau teithio rhatach. Roedd cyflwyno archeb ar gyfer Cymru gyfan yn yr achos hwnnw wedi arwain at bris gostyngol fesul uned oherwydd maint yr archeb, gyda blaenoriaeth yn cael ei roi i reoli'r gwasanaeth hwn.
- Ni fyddai gadael i'r aneffeithlonrwydd presennol a'r pwysau ar awdurdodau lleol barhau yn helpu i gyflawni uchelgeisiau Llywodraeth Cymru ar gyfer darparu trafndiaeth gyhoeddus.
- Byddai strwythur ar ffurf Cyd-awdurdod Trafnidiaeth hefyd yn gyfle i safoni a gwella safonau ansawdd bysiau a fydd yn cael eu cyflwyno a'u cymhwyso'n gyson ledled Cymru.
- Byddai'r strwythur hwn hefyd yn gyfle i gyflwyno trefn ganolog ar gyfer trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. Mae tudalennau 50 a 51 o'r ddogfen hon yn ymdrin â'n cynigion manwl yn hynny o beth.

Sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth

- Er mwyn mynd i'r afael â'r heriau a wynebwr gan awdurdodau lleol, cynigir bod Gweinidogion Cymru yn defnyddio eu pwerau presennol dan Ddeddf 2006 i sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth.
- Diben Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yw cyfuno swyddogaethau a phwerau trafndiaeth presennol dau awdurdod lleol neu fwy. Byddai'r Gorchymyn/Gorchmynion sy'n sefydlu'r Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn pennu'r swyddogaethau i'w harfer gan y Cyd-awdurdod Trafnidiaeth.

- Byddai Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn cael eu sefydlu gan is-ddeddfwriaeth a bydd ymgynghoriad ffurfiol yn rhan o hynny. Gan ddibynnu ar ganlyniad yr ymgynghoriad hwn, bwriadwn ei chyflwyno yn hydref 2019. Fodd bynnag, o ystyried pwysigrwydd y cynigion i sefydlu Cyd-awdurdod Trafnidiaeth, yn enwedig mewn cysylltiad â gwaith ehangach i ddiwygio bysiau, ceisir barn gychwynnol ar y cynnig i sefydlu Cyd-awdurdodau drwy'r broses ymgynghori hon. Mae cynigion cychwynnol Llywodraeth Cymru ar gyfer strwythurau posibl y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth wedi'u nodi isod.
- Er byddai unrhyw Gyd-awdurdod Trafnidiaeth yn cael ei sefydlu drwy is-ddeddfwriaeth, cynigir y byddai angen Bil er mwyn gwneud rhai mân newidiadau i'r darpariaethau presennol yn Neddf 2006. Er mwyn sicrhau bod gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu darparu'n gyson ledled Cymru, cynigir y dylai Gweinidogion Cymru gael pwerau i lunio canllawiau a chyfarwyddydau ynghylch sut y bydd Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn cyflawni swyddogaethau. Gallai Gweinidogion Cymru ddefnyddio'r pwerau hyn, er enghraifft, i gyhoeddi canllawiau mewn perthynas â safonau ansawdd bysiau, gan gynnwys allyriadau a brandio, ac i gyflwyno telerau safonedig/cyson dan gontract ar gyfer darparu gwasanaethau sydd eu hangen ar y gymdeithas yn unol ag adran 63 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985.
- O ystyried lefel y cymorth ariannol y mae Llywodraeth Cymru yn ei ddarparu mewn cysylltiad â gwasanaethau bysiau, a'i huchelgais i sicrhau system trafndiaeth gyhoeddus gwbl integredig i Gymru, bydd yn bwysig bod Gweinidogion Cymru yn gallu ymyrryd pe na bai Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yn cyflawni ei swyddogaethau yn effeithiol. Felly, cynigir hefyd bod Gweinidogion Cymru yn cael pwerau i ymyrryd.

Strwythur Arfaethedig y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth

- Cynigir y dylai'r swyddogaethau i'w trosglwyddo i'r Cyd-awdurdod Trafnidiaeth gael eu harfer naill ai ar sail genedlaethol/strategol neu ar sail ranbarthol/gweithredol, a bod hynny'n seiliedig ar natur y swyddogaeth sy'n cael ei chyflawni. Bwriedir y bydd y Gorchymyn/Gorchmynion a fydd yn sefydlu'r Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn hwyluso hyn.
- I arfer swyddogaethau ar y sail hon, ystyrir y gallai strwythur sefydliadol y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth fod yn seiliedig ar un o'r ddau opsiwn posibl a ganlyn:
 1. Un Cyd-awdurdod Trafnidiaeth ar gyfer Cymru gyfan gyda byrddau cyflenwi rhanbarthol (hy pwyllgorau'r Cyd-awdurdod Trafnidiaeth). Byddai'r Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yn gyfrifol am gyflawni pob swyddogaeth a bennir yn y Gorchymyn sefydlu, a bydd yn gallu/yn gorfod gwneud trefniadau i gyflawni swyddogaethau penodol, megis swyddogaethau penodol yn rhanbarthol neu'n lleol, gan bwyllgorau'r awdurdod (hy byrddau cyflenwi rhanbarthol); neu
 2. Cyd-awdurdod Trafnidiaeth cenedlaethol a fydd yn cyflawni swyddogaethau cenedlaethol/strategol penodedig, a thri Cyd-awdurdod Trafnidiaeth rhanbarthol ar wahân a fydd yn cyflawni swyddogaethau ranbarthol/gweithredol penodedig (hy cyfanswm o 4 Cyd-awdurdod Trafnidiaeth).
- Gan ddibynnu ar y strwythur a ffeirir, efallai y bydd yn rhaid i'r Gorchymyn/Gorchmynion sefydlu wneud darpariaeth benodol i'w gwneud yn

ofynnol bod pwyllgorau yn cael eu creu i gyflawni swyddogaethau. Hefyd, gallai fod angen, er enghraifft, atal dirprwyo swyddogaethau penodol i bwyllgorau.

- O ran aelodaeth y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth, cynigir o dan y naill opsiwn strwythurol y bydd Gweinidogion Cymru yn cael eu cynrychioli ar yr awdurdod ac unrhyw bwyllgor o'r awdurdod. Mae hynny'n adlewyrchu ymrwymiad sylweddol Gweinidogion Cymru i ddarparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru, o ran gwariant blyneddol, a'u huchelgais i ddarparu system trafndiaeth gyhoeddus integredig ledled Cymru.

Cwestiwn 1. A ydych yn cytuno ei bod yn bwysig i Awdurdodau Lleol weithio gyda'i gilydd o ran gwasanaethau bysiau lleol? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 2. Rhowch sylwadau ar y strwythurau sefydliadol arfaethedig. Beth yw'r opsiwn a ffeirir gennych a pham?

Cwestiwn 3. A oes strwythur sefydliadol arall ar gyfer Cyd-awdurdodau trafndiaeth y dylwn ei ystyried? Rhowch ddisgrifiad.

Cwestiwn 4. A oes gennych unrhyw sylwadau ar y cynnig y dylid cynrychioli Gweinidogion Cymru ar Gyd-awdurdod Trafnidiaeth neu ar unrhyw bwyllgorau Cyd-awdurdod Trafnidiaeth?

Cwestiwn 5. A oes gennych unrhyw sylwadau ar y cynnig y dylai Gweinidogion Cymru gael pwerau i gyhoeddi canllawiau a chyfarwyddydau, ac i ymyrryd pe bai Cyd-awdurdod yn methu ag arfer ei swyddogaethau yn effeithiol?

Swyddogaethau Arfaethedig y Cyd-awdurdod Trafnidiaeth mewn perthynas â bysiau

- Rydym wedi rhestru isod y mathau o swyddogaethau mewn perthynas â bysiau y byddwn yn eu cynnig fel rhai i'w cyflawni gan Gyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Rydym hefyd wedi nodi a ddylid cyflawni'r swyddogaethau hynny ar lefel genedlaethol neu ranbarthol. Mae'r pum adran a ganlyn o'r Papur Gwyn yn nodi'r newidiadau deddfwriaethol a gynigir i'r pwerau sydd gan awdurdodau lleol ar hyn o bryd mewn perthynas â darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Rhagwelir pe bai'r cynnig am Gyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn mynd rhagddo, bydd y pwerau hyn yn arferadwy gan y Cyd-awdurdodau hynny.
- Swyddogaethau cenedlaethol / strategol
 - Goruchwyllo a chefnogi'r gwaith o gynllunio rhwydwaith bysiau;
 - Pennu safonau ansawdd cenedlaethol ar gyfer seilwaith, gwasanaethau, cerbydau, brandio a rhoi tocynnau pan fo gwasanaethau yn cael eu cyflenwi dan gontract, drwy weithio mewn partneriaeth a thrwy fasnachfaint;
 - Cadw llygad ar unrhyw safonau ansawdd cenedlaethol a goruchwyllo bod y safonau hynny yn cael eu harddel;

- Safoni trefniadau cytundebol a ddefnyddir mewn cysylltiad â gwasanaethau sy'n cael eu tendro (dan adran 63 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985); contractau masnachfreinio (os ydynt yn gymwys) a gwasanaethau teithio integredig sy'n ymateb i'r galw;
- Safoni'r dull o weithio mewn partneriaeth â gweithredwyr bysiau er mwyn sicrhau cysondeb o ran y safonau ansawdd;
- Caffael seilwaith ffisegol megis safleoedd a chyfnewidfeydd bysiau; ac atebion o ran meddalwedd megis platfform rhoi tocynnau a systemau gwybodaeth;
- Caffael a rheoli llwybrau bysiau pellter hir, hy TrawsCymru
- Cyfrifoldeb am swyddogaethau swyddfa gefn, megis ad-dalu prisiau siwrneiau consesiynol, taliadau grant, arolygon Traveline a chwsmeriaid, arolygwyr, gweithredu a rheoli system deithio integredig sy'n ymateb i'r galw; a
- Sefydlu canllawiau brandio cyffredin.
- Swyddogaethau Rhanbarthol / Gweithredol
 - Cynllunio rhwydweithiau lleol a rhanbarthol;
 - Ymrwymo i gontractau gyda gweithredwyr bysiau ar gyfer darparu gwasanaethau dan Ddeddf Trafnidiaeth 1985, masnachfreintiau (os ydynt yn gymwys) a gwasanaethau teithio integredig sy'n ymateb i'r galw;
 - Gweithredu a rheoli trefniadau partneriaeth gyda gweithredwyr bysiau dan Bartneriaethau Ansawdd a Phartneriaethau Ansawdd Estynedig;
 - Caffael a chynnal a chadw seilwaith rhanbarthol/lleol yn unol â safonau cenedlaethol; a
 - Chreu a goruchwyllo/gweithredu cwmnïau bysiau awdurdodau lleol.

Cwestiwn 6. A yw'r dull arfaethedig o rannu swyddogaethau cenedlaethol a rhanbarthol yn briodol?

Cwestiwn 7. A ddylid trosglwyddo unrhyw swyddogaethau eraill sy'n ymwneud â thrafnidiaeth i Gyd-awdurdod Trafnidiaeth? Disgrifiwch.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Er byddai Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn cael eu sefydlu drwy is-ddeddfwriaeth gan ddefnyddio pwerau presennol (hy adran 5 o Ddeddf 2006), cynigir y byddai Bil yn ofynnol i wneud mân ddiwygiadau i'r pwerau galluogi hynny. Yn benodol, cynigir diwygio'r darpariaethau ynghylch aelodaeth yr awdurdodau i sicrhau bod Gweinidogion Cymru yn cael eu cynrychioli ar y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth ac unrhyw bwyllgorau o'r Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Ar ben hynny, cynigir diwygiadau i alluogi unrhyw Orchmynion sefydlu i'w gwneud yn ofynnol i Gyd-awdurdodau Trafnidiaeth sefydlu pwyllgorau i gyflawni swyddogaethau, ac i fynd i'r afael â'r gwaith o ddirprwyo swyddogaethau i'r pwyllgorau hynny.

- Mae'n bwysig bod Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn cyflawni swyddogaethau er mwyn gwireddu uchelgeisiau Llywodraeth Cymru, yn enwedig ein gweledigaeth ar gyfer cyflenwi rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig yng Nghymru. O ystyried hynny a lefel y cyllid a roddir i wasanaethau bysiau gan Lywodraeth Cymru, cynigir rhoi pwerau newydd i Weinidogion Cymru i gyhoeddi canllawiau a chyfarwyddydau i Gyd-awdurdodau Trafnidiaeth mewn perthynas â'r swyddogaethau sy'n cael eu harfer ganddynt, a bod Gweinidogion Cymru yn cael pwerau ymyrryd mewn cysylltiad â phob swyddogaeth a gyflawnir gan y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth.

Partneriaethau Ansawdd Estynedig

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig cyflwyno pwerau newydd i alluogi awdurdodau lleol i greu Partneriaethau Ansawdd Estynedig.

Trwy Bartneriaeth Ansawdd Estynedig, gall awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau weithio mewn partneriaeth i ddatblygu planiau a chynlluniau cytunedig ar gyfer cyflenwi gwasanaethau bysiau gwell mewn ardal.

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol – Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd

- Yn ei hanfod, cytundeb ffurfiol yw Cynllun Partneriaeth Ansawdd rhwng awdurdod lleol ac un neu fwy o weithredwyr bysiau. Mae awdurdod lleol yn ei ddefnyddio i ddarparu cyfleusterau penodol ar hyd llwybrau bysiau megis lonydd bysiau, neu fynediad i lochesi o ansawdd sy'n darparu gwybodaeth amser real i deithwyr, a bod gweithredwyr sy'n dymuno defnyddio'r cyfleusterau hynny yn cytuno i ddarparu gwasanaethau o safon benodol megis cerbydau gwyrdd newydd.
- Galluogir awdurdodau lleol yng Nghymru ar hyn o bryd i lunio Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd gwirfoddol a statudol. Mae adrannau 114 i 123 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 (Deddf 2000) yn gwneud darpariaethau ar gyfer cynlluniau statudol. Mae'r Cynlluniau hyn yn rhoi'r gallu i awdurdodau lleol ddylanwadu ar ansawdd bysiau ac yn rhoi hyder i weithredwyr benderfynu ynghylch darpariaeth ac arloesedd gwasanaethau, a buddsoddi yn y gwaith hwnnw.
- Ymhlith y safonau y gellir eu cynnwys mewn Cynllun Partneriaeth Ansawdd statudol y mae safonau cerbydau, amserlenni a phrisiau siwrneiau. Gallai awdurdodau lleol hefyd bennu cyfyngiadau ar gofrestru gwasanaethau lleol pellach pan fo cynllun yn ei le.
- Rhaid i awdurdod lleol sydd am lunio Cynllun Partneriaeth Ansawdd ddilyn y broses ymgynghori a nodir yn Neddf 2000, a gorfodir cydymffurfio â'r safonau ansawdd mewn cynllun statudol drwy'r system cofrestru bysiau. Y Comisiynydd Traffig sy'n gorchwyllo'r system honno ac mae ganddo bwerau i gyflwyno cosbau ariannol a chyfyngiadau ar drwydded gweithredwr.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Hyd yn hyn, dim ond Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd cyfyngedig sydd wedi'u llunio yng Nghymru, er enghraifft, ar ambell ran o lwybrau Traws Cymru a rhan o'r A55 yng Nghonwy. Mae'r cynlluniau hyn wedi'u llunio ar sail wirfoddol yn unig.
- Wrth drafod ag awdurdodau lleol, ymddengys fod y gofyniad i awdurdodau lleol ddarparu cyfleusterau fel rhan o'r cynllun statudol wedi bod yn ffactor sydd wedi cyfyngu arnynt, ynghyd â chapasiti sefydliadol (adnoddau a/neu sgiliau), cyfyngiadau ariannol neu ailosod amcanion strategol yn strwythurol.

- Cydnabyddir bod mwy i'w wneud o hyd o fewn y system statudol bresennol, ac felly rydym yn bwriadu cadw'r system honno. Fodd bynnag, rydym hefyd yn dymuno rhoi cyfle i awdurdodau lleol a gweithredwyr weithio'n fwy ar y cyd i ddatblygu trefniadau partneriaeth estynedig ar gyfer darparu gwasanaethau. Felly, rydym yn cynnig cymryd y cyfle i ystyried Bil er mwyn cyflwyno Partneriaethau Ansawdd Estynedig. Byddai'r Partneriaethau hyn yn rhoi model posibl arall i awdurdodau lleol ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau yn eu hardal.
- Wrth ddatblygu cynigion i ddarparu ar gyfer gweithio ar ffurf bartneriaeth estynedig, rydym wedi ystyried y ddarpariaeth a wnaed ar gyfer Lloegr yn hynny o beth yn Neddf Gwasanaethau Bysiau 2017, a'r ddarpariaeth debyg sydd wedi'i chynnig yn yr Alban yn y Bil Trafnidiaeth (yr Alban). Cynigiwn y dylai'r model ar gyfer gweithio ar ffurf bartneriaeth estynedig y dylid ei fabwysiadu yng Nghymru fod yn debyg i hynny o ran ei natur. Bydd hynny o fudd i'r gweithredwyr sy'n rhan annatod o ddatblygiad unrhyw gynllun, ac mae llawer ohonynt yn gweithredu ar draws y DU.
- Bydd Partneriaethau Ansawdd Estynedig yn gytundeb rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau i weithio gyda'i gilydd i wella gwasanaethau bysiau lleol.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Cynigir y byddai Bil yn cynnwys darpariaethau newydd sydd wedi'u llunio i hwyluso'r trefniadau cydweithio rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau gyda'r nod o ddarparu gwasanaethau bysiau gwell. Mae'r cynigion ar gyfer y darpariaethau hynny wedi'u nodi isod.

Beth fydd y prif wahaniaethau rhwng y Partneriaethau Ansawdd Estynedig a system bresennol y Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd?

- O dan gytundeb Partneriaeth Ansawdd Estynedig, bydd yn ofynnol i awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau weithio'n gryfach mewn partneriaeth, i ddatblygu cynllun ar gyfer cyflenwi gwasanaethau bysiau gwell a phenderfynu sut y dylid mynd ati'n ymarferol i gyflawni'r gwelliannau a nodir yn y cynllun. Bydd hyn yn cynnwys gweithredwyr bysiau yn rhannu gwybodaeth gydag awdurdodau lleol ar faterion megis y llwybrau bysiau y maent yn eu gweithredu mewn ardal.
- Ni fydd yn ofynnol, fodd bynnag, i awdurdodau lleol fuddsoddi mewn seilwaith a ystyrir yn ffactor sy'n cyfyngu ar gwmpas y Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd statudol, ond byddent yn gallu gwneud hynny fel rhan o unrhyw gynllun partneriaeth os ydynt yn ystyried bod hynny'n briodol.
- Gan fod Partneriaeth Ansawdd Estynedig yn cael ei datblygu rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr, byddai ystod y safonau gwasanaeth y gellid eu rhoi ar weithredwyr drwy Bartneriaeth o'r fath fod yn ehangach o lawer na'r hyn sy'n bosibl ar hyn o bryd dan Gynlluniau Partneriaethau Ansawdd statudol. Cynigir y gallai'r safonau gwasanaethau ymdrin â materion megis:
 - amllder ac amseriad gwasanaethau;
 - y cerbydau sy'n cael eu defnyddio i ddarparu gwasanaethau, megis gofynion ynghylch allyriadau;

- y trefniadau sydd i'w rhoi yn eu lle o ran rhoi tocynnau;
- darparu gwybodaeth am wasanaethau lleol;
- hysbysebu gwasanaethau lleol, prisiau siwrneiau a threfniadau rhoi tocynnau;
- golwg tocynnau a'r cerbydau a ddefnyddir i ddarparu gwasanaethau; a'r
- dyddiadau y gallai gweithredwyr newid amser gwasanaethau.

Sut y byddai Partneriaethau Ansawdd Estynedig yn cael eu datblygu?

- Cynigir y byddai Partneriaeth Ansawdd Estynedig yn seiliedig ar adolygiad ar y cyd o rwydwaith gwasanaethau bysiau lleol a gynhelir gan yr awdurdodau lleol a'r gweithredwyr hynny sy'n gweithredu gwasanaethau bysiau yn yr ardal. Byddai'r Adolygiad yn ei gwneud yn ofynnol i'r awdurdod lleol a gweithredwyr ddadansoddi'r rhwydwaith er mwyn darganfod a yw'n cyflawni ac yn diwallu anghenion lleol.
- Yn seiliedig ar yr adolygiad hwn, bydd yr awdurdod lleol yn datblygu gweledigaeth glir ar gyfer gwella'r ffordd y caiff gwasanaethau eu cyflenwi a bydd hynny'n cael ei nodi mewn Plan Partneriaeth Ansawdd Estynedig. Bydd un neu fwy o Gynlluniau Partneriaethau Ansawdd Estynedig yn mynd gyda'r Plan a fydd yn manylu'r camau gweithredu i'w cymryd, gan y gweithredwyr a'r awdurdodau lleol, i sicrhau'r gwelliannau hynny a ddymunir. Bydd hynny'n cynnwys unrhyw ymrwymïadau a fydd yn cael eu gwneud gan yr awdurdod lleol neu safonau gwasanaethau i'w harddel gan y gweithredwyr bysiau.
- Nodir isod y materion y credwn ni y dylai'r Plan a'r Cynlluniau Partneriaethau Estynedig fynd i'r afael â nhw. Cynigir hefyd y bydd Gweinidogion Cymru yn paratoi canllawiau manwl i helpu gweithredwyr bysiau ac awdurdodau lleol i ddatblygu Partneriaethau Ansawdd Estynedig.

Planiau Partneriaethau Ansawdd Estynedig

- Cynigir y byddai deddfwriaeth newydd yn ofynnol, fel y gall y Plan fynd i'r afael â'r materion a ganlyn:
 - yr ardal ddaearyddol sy'n sail i'r plan;
 - y cyfnod y mae'r plan yn ymwneud ag ef;
 - a fydd y plan yn cael ei adolygu ac, os felly, sut a pryd dylai hynny ddigwydd;
 - dadansoddiad o wasanaethau bysiau lleol yn yr ardal y mae'r plan yn ymwneud â hi;
 - amcanion y plan, o ran sut y bydd yn gwella ansawdd ac effeithiolrwydd gwasanaethau bysiau lleol yn ardal y Partneriaeth Estynedig;
 - pa bolisiâu o ran gwasanaethau bysiau lleol a fydd yn cael eu dilyn yn ardal y Partneriaeth Ansawdd Estynedig;

- sut y mae cynllun(iau) Partneriaeth Ansawdd Estynedig yn bwriadu helpu i weithredu'r polisïau a chyflawni'r amcanion a nodir yn y plan;
 - effaith arfaethedig cynllun(iau)'r Bartneriaeth ar ardaloedd cyffiniol sydd y tu allan i ardal y plan; a
 - phlantiau'r awdurdod ar gyfer ymgynghori â grwpiau o deithwyr ynghylch pa mor dda y mae'r cynllun(iau) yn gweithio.
- Mae'r rhain i gyd yn ofynion lefel uchel a gellir eu dehongli yn y plan i'r graddau y mae'r bartneriaeth (hy yr awdurdod lleol a'r gweithredwyr) yn eu hystyried yn angenrheidiol. Er enghraifft, gallai gynnwys:
 - targedau ar gyfer defnyddio bysiau, amserau teithio, neu gysylltiadau;
 - y materion strategol sydd, ym marn rhanddeiliaid y Bartneriaeth Ansawdd Estynedig, yn berthnasol i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn y dyfodol (megis datblygiadau o ran manwerthu, busnes a thai sy'n debygol o newid llif pobl a'u gofynion trafndiaeth dros oes y plan, amcanion twf economaidd lleol neu heriau sy'n ymwneud ag ansawdd aer);
 - buddsoddiadau gan lywodraeth leol a'r Llywodraeth Ganolog sy'n debygol o fod ar gael neu a fydd o bosibl ar gael. Gall hyn gynnwys cyllid sydd ar gael yn benodol i wella neu gefnogi gwasanaethau bysiau, yn ogystal â chyllid ehangach megis cyllid ar gyfer tai newydd (gan gynnwys cyfraniadau gan ddatblygwyr) neu seilwaith trafndiaeth; a
 - dyheadau darparwyr trafndiaeth lleol – sut y byddent yn dymuno gweld y farchnad bysiau lleol yn datblygu dros amser a sut y gall Partneriaeth Ansawdd Estynedig gyfrannu at hynny?

Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd Estynedig

- Er bydd y Plan yn nodi'r weledigaeth, cynigir y bydd cynllun Partneriaeth Ansawdd Estynedig yn nodi'r gofynion i'w bodloni gan y gweithredwyr bysiau, ac unrhyw gamau i'w cymryd gan yr awdurdod lleol, i gyflawni'r holl amcanion, neu ran ohonynt, a nodir yn y Plan.
- Cynigir y byddai'n ofynnol i Gynllun Partneriaeth Ansawdd Estynedig gynnwys y materion a ganlyn:
 - yr ardal y mae'n ymwneud â hi;
 - y gofynion y mae'r Cynllun yn eu gosod ar wasanaethau bysiau lleol;
 - a fydd yr awdurdod lleol yn darparu unrhyw gyfleusterau neu'n gweithredu unrhyw fesurau penodol o dan y Cynllun;
 - a fydd gweithrediad y cynllun yn cael ei adolygu ac os felly, sut ac erbyn pryd;
 - y dyddiad y bydd yn cael ei weithredu; a'r

- cyfnod y bydd yn parhau'n weithredol.
- Cynigir hefyd y byddai deddfwriaeth newydd yn ofynnol er mwyn ei gwneud yn amod nad oes modd creu cynllun Partneriaeth Ansawdd Estynedig oni bai fod yr awdurdod lleol yn fodlon y bydd:
 - yn cyfrannu at weithrediad y polisïau a nodir ym Mhlan y Bartneriaeth Ansawdd Estynedig;
 - yn dod â budd i bersonau sy'n defnyddio'r gwasanaethau yn yr ardal drwy wella ansawdd ac effeithiolrwydd gwasanaethau; neu'n
 - lleihau tagfeydd, sŵn neu lygredd aer oherwydd traffig neu'n cyfyngu ar hynny.

Ymgynghori a Gweithio mewn Partneriaeth

- Er mwyn sicrhau bod Partneriaeth Ansawdd Estynedig yn cael ei datblygu ar y cyd, ystyrir ei bod yn hanfodol y dylid cytuno'n ffurfiol ar elfennau'r Plan a'r Cynlluniau gan yr awdurdod (sy'n penderfynu a ddylid bwrw ymlaen â chynllun) a rhan fwyaf o'r gweithredwyr bysiau. Ni fydd un ochr yn unig wedyn yn gallu gosod gofynion ar ei ben ei hunan.
- I hwyluso hynny, cynigir bod y gweithredwyr bysiau o fewn ardal y Bartneriaeth Ansawdd Estynedig yn cael cyfle i fynegi eu barn yn ffurfiol ar y Plan a'r Cynllun(iau) ar ôl iddynt gael eu drafftio. Byddant yn gallu gwneud hynny ar ffurf pleidlais a bydd yn rhaid i ddigon o weithredwyr bleidleisio o blaid y cynnig. Dim ond os bydd nifer digonol o weithredwyr o blaid y dogfennau y rhoddir caniatâd i awdurdod lleol ddechrau ymgynghoriad cyhoeddus ar y Bartneriaeth Ansawdd Estynedig arfaethedig.
- Yr awdurdod lleol fydd yn gyfrifol am unrhyw ymgynghoriadau dilynol a rhaid iddynt sicrhau bod barn teithwyr wrth wraidd y bartneriaeth. Gallai ymgynghoreion gynnwys yr holl weithredwyr yr effeithir arnynt, teithwyr bysiau a chynrychiolwyr teithwyr, yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd ac awdurdodau lleol eraill.
- Yn dilyn ymgynghoriad, rhaid i awdurdod trafnidiaeth fwrw ymlaen yn ffurfiol â fersiwn derfynol Plan a Chynllun y Bartneriaeth Ansawdd Estynedig. Cyn bod hynny'n digwydd, os yw'r awdurdod lleol yn cynnig addasu'r Plan a'r Cynllun a gynigiwyd yn gychwynnol ac a fu'n destun ymgynghoriad, bydd y gweithredwyr yr effeithir arnynt yn cael cyfle pellach i fynegi barn arnynt. Unwaith eto, os na fydd digon o weithredwyr o blaid y plan neu'r cynllun a addaswyd, ni fyddant yn gallu bwrw ymlaen â nhw.

Effaith creu Partneriaeth Ansawdd Estynedig

- Yn wahanol i Gynlluniau Partneriaethau Ansawdd, pan fydd Partneriaeth Ansawdd Estynedig wedi'i sefydlu, bydd yn ofynnol i'r holl weithredwyr sy'n darparu gwasanaethau yn yr ardal dan sylw gydymffurfio â'r safonau gwasanaethau a nodir gan y Bartneriaeth. I sicrhau bod Partneriaethau Ansawdd Estynedig yn cael eu gweithredu, cynigir y byddant yn cael eu gorfodi, fel Cynlluniau Partneriaethau

Ansawdd, drwy'r system cofrestru bysiau, a gellid gwrthod cofrestru gweithredwyr sy'n methu â chydymffurfio â gofynion Partneriaeth o'r fath, neu ddiddymu eu cofrestriad.

Cwestiwn 8. A ydych yn meddwl bod angen deddfwriaeth i sicrhau'r manteision sy'n deillio o weithio ar ffurf bartneriaeth estynedig? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb i'r cwestiwn hwn.

Cwestiwn 9. A ydych yn cytuno â'n cynigion ar gyfer Partneriaethau Ansawdd Estynedig, yn enwedig y broses arfaethedig o ddatblygu a gwneud Partneriaethau Ansawdd Estynedig? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb i'r cwestiwn hwn.

Masnachfreinio

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig diwygio'r ddeddfwriaeth bresennol i sicrhau bod masnachfreinio yn ddull y gall awdurdodau lleol Cymru ei ddefnyddio.

Drwy system fasnachfreinio, gall awdurdod lleol roi'r hawl i redeg llwybr neu lwybrau bysiau i'r cynigiwr mwyaf cystadleuol.

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol – Contractau Ansawdd

- dan drefniadau masnachfreinio, mae awdurdod lleol yn pennu pa wasanaethau bysiau a fydd yn cael eu darparu, gan gynnwys llwybrau, safonau cerbydau, amserlenni (gan gynnwys oriau gweithredu), prisiau siwrneiau, gwybodaeth i deithwyr a rhoi tocynnau. Caiff y gwasanaethau eu hunain eu gweithredu dan gcontract gan gwmnïau preifat drwy broses dendro gystadleuol, a chaiff gweithredwyr eraill eu hatal rhag cofrestru llwybrau eraill o fewn ardal y fasnachfaint, er mwyn sicrhau mai'r cynigiwr buddugol yn unig fydd yn gweithredu yno.
- Ar yr amod bod Gweinidogion Cymru yn cychwyn y darpariaethau deddfwriaethol perthnasol, gall awdurdodau lleol yng Nghymru ymrwymo i Gynlluniau Contractau Ansawdd (adrannau 124 i 134B o Ddeddf Trafnidiaeth 2000). Mae'r Cynlluniau hyn yn ffurf ar fasnachfaint sy'n galluogi awdurdodau lleol i bennu pa wasanaethau bysiau a ddarperir mewn ardal ac i ddyfarnu contractau ar gyfer darparu'r gwasanaethau hynny drwy broses dendro gystadleuol. Mae'r broses dendro yn gystadleuaeth *ar gyfer* y farchnad yn hytrach na chystadleuaeth *yn* y farchnad.
- Gellir bwrw ymlaen â Chynllun Contractau Ansawdd ar yr amod bod yr awdurdod lleol yn bodloni ei hunan bod y meini prawf statudol yn cael eu diwallu. Mae'r meini prawf fel a ganlyn:
 - bydd y cynllun arfaethedig yn arwain at gynnydd yn nifer y bobl sy'n defnyddio gwasanaethau bysiau yn yr ardal y mae'r cynllun yn ymwneud â hi;
 - bydd y cynllun arfaethedig o les y personau sy'n defnyddio gwasanaethau lleol yn yr ardal y mae'r cynllun yn ymwneud â hi, drwy wella ansawdd y gwasanaethau hynny;
 - bydd y cynllun arfaethedig yn cyfrannu at weithrediad polisïau trafnidiaeth yr awdurdod lleol;
 - bydd y cynllun arfaethedig yn cyfrannu at weithrediad y polisïau hynny mewn ffordd economaidd, effeithlon ac effeithiol; a
 - bydd unrhyw effeithiau andwyol y cynllun arfaethedig ar weithredwyr yn gymesur â'r gwelliant i lesiant y personau sy'n byw neu'n gweithio yn yr ardal y mae'r cynllun arfaethedig yn ymwneud â hi.

- Bydd hefyd yn rhaid i Weinidogion Cymru gymeradwyo Cynllun o'r fath a rhaid iddynt fodloni y byddai'r cynllun o fudd y cyhoedd.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Ein bwriad yw y dylai awdurdodau lleol bennu'r model mwyaf priodol ar gyfer cyflenwi gwasanaethau bysiau yn eu hardal. Mae hyn yn debygol o ddibynnu ar natur y farchnad bysiau yn yr ardal, blaenoriaethau'r awdurdod a'u dull o reoli risgiau. Credwn y dylai ffurf hyfyw o fasnachfreinio fod yn un o'r opsiynau cyflenwi a gynigir.
- Yn ôl yr adborth sydd wedi dod i law hyd yma, mae proses bresennol y Cynlluniau Contractau Ansawdd yn rhy gymhleth ac yn drwm ar adnoddau. Nid oes unrhyw Gynllun o'r fath wedi'i ddatblygu yng Nghymru a dim ond un Cynllun y ceisiwyd ei ddatblygu yn Lloegr dan ddarpariaethau yn Neddf 2000 (Nexus Tyne a Wear). Ni lwyddodd y Cynllun gael cymeradwyaeth gan y bwrdd perthnasol ar gyfer Cynlluniau Contractau Ansawdd, a arweiniwyd gan y Comisiynydd Traffig, ac roedd y broses yn gostus ac wedi para tua dwy flynedd.
- Felly, rydym am achub ar y cyfle hwn i ystyried Bil ar gyfer cyflwyno opsiwn masnachfreinio gwell sy'n addas ar gyfer y sefyllfa yng Nghymru.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Wrth ystyried dull deddfwriaethol newydd o fasnachfreinio, rydym wedi ystyried amodau'r farchnad yng Nghymru, y trefniadau masnachfreinio sydd ar gael yn Lloegr, a'r rheini a gynigir yn yr Alban. Byddai'r newidiadau arfaethedig yn addasu'r broses o wneud penderfyniadau fel bod y broses o drefnu masnachfreintiau yn fwy ymarferol.
- Rhaid i gynigion masnachfreinio ystyried yr egwyddorion craidd a ganlyn:
 - Rhaid iddynt ganolbwyntio ar deithwyr – sut y bydd masnachfaint yn gwella'r gwasanaeth i deithwyr?;
 - Rhaid iddynt ymateb i anghenion trafnidiaeth lleol ac ystyried y rhwydwaith bysiau ehangach – yn rhanbarthol ac yn genedlaethol;
 - Dylai'r rheini a fydd yn penderfynu masnachfreinio fod yn gyfrifol ac yn atebol am sicrhau bod modd fforddio a chyflawni'r cynnig, a'i fod yn gynaliadwy yn ariannol yn yr hirdymor; a
 - Rhaid i benderfyniadau fod yn dryloyw gan sicrhau bod y cyhoedd wedi craffu'n ddigonol ar unrhyw blaniau masnachfreinio fel bod gweithredwyr, cynrychiolwyr teithwyr a phobl eraill yr effeithir arnynt yn gallu trafod y cynigion gyda'r awdurdod lleol a dylanwadu arnynt.

Y broses arfaethedig o wneud penderfyniadau ar gyfer masnachfreintiau

- Hoffwn sicrhau bod yr egwyddorion allweddol yn cael eu hystyried fel rhan o unrhyw broses fasnachfreinio newydd. Dymunwn sicrhau hefyd fod y broses yn un agored a

thryloyw, sy'n dangos yn eglur pwy sy'n gyfrifol am wneud penderfyniadau, gan roi rhyddid ar yr un pryd i'r awdurdod fwrw ymlaen â masnachfaint pan fo manteision ehangach i deithwyr a phobl leol.

- Rydym wedi nodi bod y broses fasnachfreinio a gyflwynwyd mewn perthynas â Lloegr drwy Ddeddf Gwasanaethau Bysiau 2017, a'r broses a gynigir ar gyfer yr Alban yn y Bil Trafnidiaeth (yr Alban), yn seiliedig ar ganllawiau Trysorlys Ei Mawrhydi ar gyfer cyrff y sector cyhoeddus (llyfr gwyrdd a chanllawiau model busnes pum achos Trysorlys Ei Mawrhydi)¹. Mae'r canllawiau yn nodi'r egwyddorion a ddylai fod yn sail i asesiadau polisïau'r llywodraeth i hybu budd y cyhoedd.
- Mae'r canllawiau model busnes pum achos yn pwysleisio'r angen i ystyried costau a manteision cymdeithasol ehangach cynigion, a'r angen i sicrhau bod adnoddau cyhoeddus yn cael eu defnyddio'n gywir. Gwneir hyn drwy:
 - nodi dulliau posibl eraill a all arwain at ganlyniadau tebyg;
 - lle bynnag y bo'n ymarferol, briodoli gwerth ariannol i holl effeithiau unrhyw bolisi, prosiect a rhaglen arfaethedig; ac
 - asesu costau a manteision opsiynau perthnasol.
- Ystyriwn fod y dull hwn yn creu fframwaith addas ar gyfer awdurdodau lleol yng Nghymru iddynt wneud penderfyniadau sy'n ymwneud â mansachfreinio.
- Cynigir, felly, ei bod yn ofynnol i'r awdurdod lleol asesu unrhyw gynnig i fasnachfreinio gwasanaethau lleol yn ei ardal o dan y broses fasnachfreinio newydd. Rhaid i'r asesiad hwn ddangos bod yr awdurdod wedi meddwl yn fanwl am effeithiau, risgiau a goblygiadau ymarferol ei gynnig, ei fod wedi ystyried effeithiau'r cynnig a'i fod wedi'i gymharu ag opsiynau eraill ar gyfer cyflenwi gwasanaethau bysiau yn yr ardal.
- Cynigir y byddai deddfwriaeth yn nodi'r materion y bydd yn rhaid i awdurdod eu hystyried wrth baratoi ei asesiad o'r cynllun arfaethedig, a bydd angen iddo gofnodi'r ystyriaethau hynny yn y ddogfen asesu. Bydd y materion yn cynnwys;
 - effeithiau posibl y cynllun arfaethedig;
 - sut y mae'r cynllun arfaethedig yn cymharu ag opsiynau cyflenwi eraill;
 - a fyddai'r cynllun arfaethedig yn cyfrannu at weithrediad planiau trafndiaeth lleol yr awdurdod, ac i ba raddau;
 - a fyddai'r cynllun yn cynnig gwerth am arian. (Byddai hyn yn canolbwyntio nid yn unig ar effeithiau'r cynllun arfaethedig ar drafndiaeth ond byddai hefyd yn asesu costau a manteision economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol y cynllun arfaethedig);

¹ I weld y canllawiau, cliciwch ar y ddolen hon: <https://www.gov.uk/government/publications/the-green-book-appraisal-and-evaluation-in-central-government>

- sut y byddai'r awdurdod yn bwrw ymlaen â'r cynllun arfaethedig ac yn ei weithredu;
 - a fyddai'r awdurdod yn gallu fforddio bwrw ymlaen â'r cynllun arfaethedig a'i weithredu; ac
 - ba raddau y byddai'r awdurdod yn debygol o sicrhau contractau i weithredu gwasanaethau dan y cynllun arfaethedig.
- Fe'i hystyrir yn hanfodol bod awdurdod lleol yn ymgynghori ar unrhyw gynnig i fasnachfreinio gwasanaethau lleol i alluogi'r cyhoedd i graffu ar y cynnig. Bydd y gofyniad i ymgynghori, a fydd yn cynnwys gofyniad i gyhoeddi asesiad o'r cynllun arfaethedig, yn ofyniad ffurfiol felly a amlinellir yn y ddeddfwriaeth. Ar ôl i'r awdurdod ymgynghori â'r cyhoedd, bydd angen iddo bwysu a mesur y sylwadau a roddir ar y cynnig cyn penderfynu a ddylid arfer y pŵer i fasnachfreinio.
 - Er bod y broses fasnachfreinio arfaethedig hon yn cynnwys gofynion llai caeth na phroses bresennol y Cynlluniau Contractau Ansawdd, ystyriwn y byddai'n rhoi eglurder ynghylch ar ba sail y gwneir penderfyniadau ynghylch masnachfreinio gwasanaethau a bydd yn rhoi cyfle i weithredwyr a rhanddeiliaid eraill graffu ar y cynigion.
 - Bwriedir y byddai deddfwriaeth yn rhoi'r pŵer i Weinidogion Cymru gyhoeddi canllawiau ar y broses fasnachfreinio. Gallai canllawiau, er enghraifft, ddarparu mwy o fanylder ar ddadansoddiad a datblygiad yr asesiad gan yr awdurdodau.

Cwestiwn 10. A ydych yn meddwl bod y cynllun arfaethedig yn opsiwn mwy ymarferol ar gyfer masnachfreinio gwasanaethau bysiau lleol? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 11. A ydych yn meddwl y dylai fod yn ofynnol i'r asesiad fod yn ddarostyngedig i archwiliad annibynnol? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 12. A oes gennych unrhyw sylwadau eraill ar y broses fasnachfreinio arfaethedig?

Sut y bydd masnachfreinio yn gweithio a Hawlenni

- Yn debyg i Gynllun Contractau Ansawdd, pan fo masnachfaint yn ei lle, cynigir disodli'r farchnad ddadreoleiddiedig yn ardal y fasnachfaint a bydd angen gweithredu'r holl 'wasanaethau lleol'² fel rhan o gontract y fasnachfaint neu o dan hawlen a ddyroddir gan yr awdurdod. Cyfrifoldeb yr awdurdod masnachfreinio fydd penderfynu sut y bydd yn mynd ati i lunio contractau ar gyfer y gwasanaethau sy'n rhan o'r fasnachfaint, gan gadw mewn cof y cyllid sydd ar gael ar eu cyfer, a'u hamcanion.
- Cynigir y byddai deddfwriaeth yn caniatáu i awdurdod masnachfreinio ddyroddi hawlenni i weithredu gwasanaethau masnachol yn ardal y fasnachfaint. Rhagwelir y byddant yn fwy tebygol o gael eu dyroddi mewn cysylltiad â gwasanaethau bysiau sydd angen mynd i mewn i ardal y fasnachfaint ond nad ydynt yn 'wasanaethau

²Fel y'u diffinnir yn adran 2 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985.

lleol' nac yn rhan o unrhyw contract masnachfreinio, megis llwybrau Traws Cymru. Nid dan amgylchiadau o'r fath yn unig y dyroddir hawlenni, a gallai gweithredwr hefyd wneud cais am hawlen i ddarparu gwasanaethau nad ydynt yn rhan o rwydwaith masnachfaint. Cyfrifoldeb yr awdurdod masnachfreinio fyddai penderfynu a ddylid dyroddi hawlen neu beidio.

- Er mwyn sicrhau bod y system hawlenni yn gweithredu'n deg ac yn effeithiol, cynigir y byddai'n ofynnol dan y ddeddfwriaeth i awdurdod masnachfreinio ddyroddi hawlen pan fo'r cais yn dangos y byddai'r gwasanaeth arfaethedig o fudd i deithwyr ac na fydd yn effeithio'n negyddol ar unrhyw wasanaethau a weithredir dan contractau'r fasnachfaint. Byddai deddfwriaeth yn galluogi'r awdurdod masnachfreinio i benderfynu ynghylch y broses ymgeisio am hawlen, gan gynnwys yr wybodaeth y bydd yn rhaid i ymgeisydd ei darparu, ac i godi ffi. Byddai deddfwriaeth hefyd yn caniatáu i awdurdod masnachfreinio atodi amodau i hawlenni, a chynigir y gallai'r amodau ymwneud â materion megis rhoi tocynnau a safon gwasanaethau.

Cwestiwn 13. A oes gennych unrhyw sylwadau mewn perthynas â'r cynigion ynghylch dyroddi hawlenni dan amodau pan fo trefniadau masnachfreinio yn eu lle?

Effeithiau masnachfreinio ar weithredwyr bysiau bach a chanolig

- Rydym yn ymwybodol bod gweithredwyr bysiau bach a chanolig yn elfen sylweddol o weithredwyr bysiau Cymru. Fel rhan o unrhyw drefniadau masnachfreinio, credwn y dylai fod yn ofynnol i'r awdurdod masnachfreinio ystyried sut y gallai'r gweithredwyr bysiau bach a chanolig hyn chwarae rhan yn y broses dendro am contractau er mwyn iddynt gystadlu'n effeithiol i redeg gwasanaethau dan system fasnachfaint. Gellid cyflawni hyn drwy gynnwys gofyniad penodol i'r perwyl hwn yn ddeddfwriaeth, neu gellid mynd i'r afael ag ef mewn canllawiau a gyhoeddir mewn perthynas â masnachfreinio.

Cwestiwn 14. A ydych yn cytuno y dylid ystyried yn benodol, fel rhan o unrhyw drefniadau i ddyfarnu contractau masnachfreinio, sut y gellir galluogi gweithredwyr bysiau bach a chanolig i fod yn rhan o'r broses gaffael? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Trefniadau Pontio

- Er mwyn sicrhau nad yw'r gwaith o baratoi masnachfaint yn effeithio ar wasanaethau bysiau, efallai y bydd angen rhoi trefniadau pontio yn eu lle.

Cwestiwn 15. Pa drefniadau pontio y dylid eu hystyried er mwyn sicrhau na effeithir ar wasanaethau bysiau yn ystod y broses o baratoi masnachfaint?

Gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig diwygio'r ddeddfwriaeth bresennol fel bod awdurdodau lleol yn gallu rhedeg eu gwasanaethau bysiau eu hunain.

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol

- Gwnaeth Deddf Trafnidiaeth 1985 newidiadau sylweddol i'r model ar gyfer cyflenwi gwasanaethau bysiau ledled y DU drwy ddadreoleiddio'r ffordd y caiff y gwasanaethau hynny eu darparu. Agorwyd y farchnad i weithredwyr masnachol a daeth gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol a oedd yn bodoli eisoes yn rhan o gwmnïau bysiau a oedd yn berchen i'r awdurdod lleol. Ar hyn o bryd, mae Deddf Trafnidiaeth 1985 yn gwahardd awdurdodau lleol rhag rhedeg eu cwmnïau bysiau eu hunain, oni bai:
 - pan fo awdurdod lleol eisoes yn gweithredu cwmni bysiau pan ddaeth y gwaharddiad i rym³;
 - pan fo awdurdod lleol yn gyfrifol am weithrediad bach yn unig a'i fod wedi gwneud cais i Weinidogion Cymru am gael ei esemptio rhag y cyfyngiad cyffredinol⁴; a
 - phan fo gweithredwr bysiau wedi methu â rhedeg gwasanaeth yn unol â'r contract dan Gynllun Contractau Ansawdd neu gynllun masnachfreinio a bod yr awdurdod lleol wedi gorfod ymyrryd.⁵
- Mae Deddf Trafnidiaeth 1985 yn rhoi pŵer i awdurdodau lleol ymrwymo i contractau gyda gweithredwyr bysiau i weithredu gwasanaethau bysiau lleol lle na fyddai gwasanaethau o'r fath yn cael eu darparu fel arall. Mae'r gwasanaethau hyn yn denu cymhorthdal cyhoeddus.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Weithiau, nid yw awdurdodau lleol yn cael unrhyw dendrau ar gyfer y gwasanaethau sy'n cael cymhorthdal, neu ar gyfer trafndiaeth gymunedol arall, nad yw'r awdurdod lleol yn meddwl bod eu hangen ar y gymdeithas neu y mae'n rhaid iddynt eu darparu dan ddyletswydd statudol⁶. Ar adegau eraill, ychydig iawn o dendrau sy'n dod i law. Yn y ddau achos, gan nad oes gystadleuaeth fawr neu unrhyw gystadleuaeth o gwbl, mae llai o gyfyngiad ar gost y tendr. Gall hynny arwain at awdurdodau lleol yn talu cryn dipyn yn fwy am y gwasanaethau hyn na'r hyn a fyddent wedi ei dalu fel arall.

³Mae Bysiau Caerdydd a Bysiau Casnewydd yn gweithredu dan yr eithriad hwn.

⁴Caniateir 10 cerbyd dan yr eithriad hwn ar hyn o bryd.

⁵Nid yw'r gyfraith i ganiatáu cynlluniau contractau ansawdd mewn grym eto yng Nghymru.

⁶Er enghraifft, teithio gan ddysgwyr (heblaw am gludiant dan contract i ddysgwyr).

- Nid yw'r eithriadau i'r gwaharddiad cyffredinol ar awdurdodau lleol yn rhedeg gwasanaethau bysiau (a restrir uchod) yn darparu ar gyfer sefyllfaoedd pan fo awdurdodau lleol yn cael ambell dendr neu dim tendr o gwbl ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol yn eu hardal. Er mwyn mynd i'r afael â'r sefyllfa hon, mae Llywodraeth Cymru o'r farn y dylid rhoi'r pŵer i awdurdodau lleol redeg gwasanaethau lleol.
- Rydym yn ystyried opsiynau sy'n golygu y bydd awdurdodau lleol yn rhedeg bysiau yn uniongyrchol a hefyd drwy gwmni hyd braich a sefydlwyd at y diben hwn. Byddai cwmni hyd braich yn rheoli gwasanaethau bysiau fel sefydliad masnachol annibynnol gyda'i fwrdd rheoli ei hunan. Prif randdeiliad y cwmni fyddai'r awdurdod lleol ond ni fyddai'r awdurdod hwnnw yn ymwneud â'r gwaith o redeg y gwasanaethau bysiau o ddydd i ddydd.
- Gallai rhoi pŵer i awdurdodau lleol redeg gwasanaethau bysiau lleol olygu y bydd angen llai o gyllid cyhoeddus i ddarparu gwasanaeth ac i adfer gwasanaeth na fyddai'r awdurdodau lleol wedi gallu ei ddarparu fel arall, hyd yn oed gyda chymhorthdal.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Byddai'r newidiadau yr ydym yn eu cynnig yn rhoi'r dulliau deddfwriaethol i awdurdodau lleol sicrhau bod gwasanaethau bysiau yn eu hardal yn diwallu anghenion y bobl y maent yn eu gwasanaethu.
- Cynigir bod gan awdurdodau lleol y cwmmpas ehangaf i bennu'r model busnes gorau ar gyfer rhedeg gwasanaethau bysiau sy'n diwallu anghenion pobl eu hardal. Felly, gellir gwneud hynny drwy wasanaethau mewnol pan fo gan yr awdurdod ei gerbydau ei hunan ac yn eu gweithredu, neu drwy gwmni hyd braich. Dros amser, gall yr awdurdod lleol benderfynu symud o un model i'r llall er hwylustod masnachol.
- O ran sefydlu cwmni hyd braich, byddai disgwyl i'r awdurdod lleol sicrhau ei fod yn cynnal gwiriadau o ran pa mor fforddiadwy a phriodol fyddai hynny, a bod proses adnabyddadwy o wneud penderfyniadau yn ei lle. Dylai model busnes pum achos sy'n ystyried costau a manteision cymdeithasol ehangach cynigion (gweler llyfr gwyrdd a chanllawiau model busnes pum achos Trysorlys Ei Mawrhydi)⁷ fod yn rhan o unrhyw broses cyn penderfynu sefydlu cwmni bysiau. Byddai disgwyl hefyd i awdurdodau lleol gydymffurfio â gofynion cyfraith gystadleuaeth o ran gweithredu mewn marchnad fasnachol, gan gymryd camau i sicrhau nad os ganddynt fantais annheg ar weithredwyr eraill.

Cwestiwn 16. A ydych yn meddwl y dylai awdurdodau lleol fod yn gallu rhedeg gwasanaethau bysiau yn uniongyrchol (hy gwasanaethau mewnol)?

O dan ba amgylchiadau y byddai hynny'n briodol yn eich barn chi?

⁷ I weld y canllawiau, cliciwch ar y ddolen hon: <https://www.gov.uk/government/publications/the-green-book-appraisal-and-evaluation-in-central-government>

Yn eich barn chi, pa fesurau diogelu, os o gwbl, y dylai fod yn eu lle mewn perthynas â gwasanaethau mewnol i sicrhau nad oes gan awdurdod lleol fantais annheg mewn marchnad dadreoleiddiedig, a pham?

Cwestiwn 17. A ydych chi'n credu y dylai awdurdodau lleol fod yn gallu sefydlu cwmnïau hyd braich i weithredu gwasanaethau bysiau lleol?

O dan ba amgylchiadau y byddai hynny'n briodol yn eich barn chi?

Yn eich barn chi, pa fesurau diogelu, os o gwbl, y dylai fod yn eu lle mewn perthynas â chwmnïau hyd braich i sicrhau nad oes gan awdurdod lleol fantais annheg mewn marchnad dadreoleiddiedig, a pham?

Oedran bod yn gymwys ar gyfer prisiau siwrnai consesiynol gorfodol

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig cynyddu'r oedran bod yn gymwys ar gyfer y cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol er mwyn sicrhau ei fod yn cydymffurfio ag oedran pensiwn menywod

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol

- Ar hyn o bryd, mae'r gyfraith sy'n llywodraethu'r cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol⁸ yn dweud mai person sydd wedi cyrraedd chwe deg oed yw person oedrannus sy'n gymwys i gael cerdyn teithio rhatach.
- Mae manylion oedran pensiwn dynion a menywod wedi'u gosod mewn cyfraith. Bydd oedran pensiwn person yn dibynnu ar ei dyddiad geni. Ni cheir cydraddoldeb rhwng oedran pensiwn dynion a menywod tan 2020.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Llywodraeth Cymru oedd y Llywodraeth gyntaf yn y Deyrnas Unedig i gyflwyno teithiau am ddim cyffredinol ar fysiau i bobl hŷn ac anabl, gyda'r nod o wella mynediad at wasanaethau a chyfleusterau allweddol yn sylweddol. Mae Llywodraeth Cymru yn ymroddedig o hyd i'r egwyddorion sydd wedi bod yn sylfaen i'r cynllun yng Nghymru am fwy na degawd – darparu i bobl hŷn ac anabl, ac yn fwy diweddar rhai cyn-filwyr, deithiau am ddim cyffredinol ar fysiau i unrhyw le yng Nghymru ar wasanaethau bws rheolaidd lleol.
- Mae llwyddiant y cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol yng Nghymru wedi arwain at amryw o ganlyniadau nas ragwelwyd, fodd bynnag. Mae nifer y teithwyr a gludir ar fysiau yng Nghymru yn syrthio yn gyffredinol, ond mae nifer y teithwyr sy'n elwa ar y cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol wedi cynyddu ers i'r cynllun gael ei gyflwyno yn 2002. Ar hyn o bryd, mae'r rheini sydd â cherdyn teithio rhatach yn cynrychioli tua 47% o'r holl deithiau ar fysiau. Ar hyn o bryd mae tua 730,000 o gardiau sydd ar gael i bobl eu defnyddio. Disgwylir i nifer y bobl hŷn sy'n gymwys i deithio am ddim erbyn 2021 fod yn 880,000 ac yn fwy na miliwn erbyn 2030. Caiff gweithredwyr eu had-dalu ar y sail na ddylent fod "ar eu hennill nac ar eu colled", ac mae taliadau yn cael eu nodweddu fel digollediad yn hytrach na chymhorthdal.
- Yn ymarferol, gall gweithredwr gofrestru unrhyw wasanaeth, a fydd wedyn yn cael ei ddigolledu gan y cynllun, waeth a ydy'r gwasanaeth a gofrestrwyd yn gwasanaethu anghenion yr aelodau o'r cyhoedd ehangach sy'n teithio yn ddigonol ai peidio.

⁸ Adran 146 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000.

- Yn fwy na hyn, ar hyn o bryd, mae'r fformiwla ar gyfer digolledu wedi'i seilio ar bris un siwrnai i oedolyn, ac nid yw hyn yn cymhell gweithredwyr i gadw'r prisiau yn isel. O ganlyniad, mae'n gymharol ddrud i ddefnyddwyr achlysurol neu'r rheini nad ydynt yn gallu ymrwymo'n ariannol i brynu tocynnau teithio ar gyfer adegau rhatach i deithio ar y bws.
- Mae'r ffactorau hyn oll, gyda'i gilydd, yn golygu bod cost y cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol i'r pwrs cyhoeddus yn cynyddu ac mae angen i Lywodraeth Cymru ystyried ffyrdd o reoli'r costau sy'n codi heb effeithio ar gymhwysedd y personau hynny sydd â hawl i gael cerdyn teithio rhatach ar hyn o bryd.

Y newid a gynigir i ddeddfwriaeth

- Cynigir cynyddu'r oedran cymhwyso ar gyfer cerdyn teithio rhatach er mwyn alinio ag oedran pensiwn menywod. Cynnal cydraddoldeb rhwng hawliau'r ddau ryw yw'r bwriad wrth alinio ag oedran pensiwn menywod, gan na cheir cydraddoldeb rhwng oedran pensiwn dynion ac oedran pensiwn menywod tan 2020.
- Cynigir cyflwyno'r newid hwn drwy wneud cynnydd fesul dipyn, yn hytrach na thrwy gwneud un newid i gymhwysedd. Mae Gweinidogion Cymru yn ystyried bod hwn yn ddull mwy cyfiawn, sy'n caniatáu i'r cyhoedd elwa ar addasu'n fwy graddol o ran cymhwysedd.
- Cynigir hefyd defnyddio'r un pŵer i ddiwygio hawl yn yr un ffordd ar gyfer unrhyw gynlluniau yn ôl disgrisiwn a weithredir gan awdurdodau lleol yn eu hardaloedd.
- Drwy wneud y diwygiadau hyn, bydd Gweinidogion Cymru yn sicrhau bod yr egwyddorion sylfaenol a ganlyn yn cael eu diogelu:
 - Yr hawl gyffredinol i gael ei chadw – gall y rheini sydd â cherdyn teithio rhatach ddal bws ar unrhyw adeg yng Nghymru yn ddi-dâl.
 - Ni fydd unrhyw berson sydd â cherdyn teithio rhatach adeg newid y gyfraith yn colli ei hawl i'r cerdyn hwnnw.

Cwestiwn 18. Ydych chi'n cytuno â chynnig Gweinidogion Cymru i alinio'r hawl i gerdyn teithio rhatach gorfodol ag oedran pensiwn menywod? Rhwng resymau dros eich atebion.

Cwestiwn 19. Ydych chi'n cytuno mai newid fesul dipyn yw'r dull mwyaf priodol?

Gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus a monitro

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig rhoi trefniadau monitro a rhannu gwybodaeth newydd ar waith.

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol

- Mae gan awdurdodau lleol bŵer cyfyngedig i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau ddarparu gwybodaeth mewn perthynas â gwasanaethau lleol (adran 143 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000). Gan ddefnyddio'r pŵer hwn, gall awdurdodau lleol ofyn am wybodaeth am gyfanswm y siwrneiau sy'n cael eu cymryd gan unrhyw deithwyr ar y gwasanaethau lleol; strwythur prisiau'r siwrneiau; a chyfanswm y pellter a deithir gan y cerbydau a ddefnyddir gan y gweithredwr sy'n cynnal y gwasanaethau hynny (hy cyfanswm y milltiroedd a deithir gan y bysiau).
- At hynny, mae dyletswydd ar yr awdurdodau lleol eu hunain i sicrhau bod gwybodaeth benodol ar gael i'r cyhoedd ei gweld (adrannau 139 i 141 o Ddeddf 2000). Mae'r math o wybodaeth y dylai'r cyhoedd allu ei gweld yn cynnwys gwybodaeth am y llwybrau ac amserlenni'r gwasanaethau lleol i ardal awdurdod lleol, o'r ardal ac yn yr ardal ei hun, a gwybodaeth am brisiau siwrneiau ar wasanaethau o'r fath. Mater i'r awdurdod lleol benderfynu yn ei gylch yw'r union fath o wybodaeth y dylid ei rhyddhau i'r cyhoedd, a sut mae gwneud hynny, a cheisio trefnu gyda'r gweithredwyr ei bod yn cael ei darparu.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Er mwyn sicrhau bod gwasanaethau bws yn rhedeg yn llyfn, mae'n hanfodol darparu gwybodaeth glir, gyfredol, o safon. Mae gan bobl ddisgwyliadau llawer uwch heddiw nag yr oedd ganddynt ychydig o flynyddoedd yn ôl hyd yn oed am y math o wybodaeth a ddylai fod ar gael iddynt, ac mae defnyddwyr gwasanaethau yn disgwyl gallu gwneud dewisiadau deallus ar sail data y gallant gael eu dwylo arnynt yn hawdd.
- Yn ogystal ag aelodau'r cyhoedd (y rheini sy'n defnyddio bysiau a'r rheini nad ydynt yn eu defnyddio) sy'n ceisio deall y gwasanaethau sydd ar gael iddynt, mae'n hanfodol bod gan gyrff fel awdurdodau lleol wybodaeth gywir ar gyfer cefnogi eu gwasanaethau bysiau lleol.
- Mae'n bwysig bod gan ddatblygwyr meddalwedd sy'n ceisio creu gwasanaethau fel apiau ar gyfer ffonau clyfar a systemau cynllunio siwrneiau fynediad at wybodaeth glir a chywir hefyd. Mae gwefannau cynllunio siwrneiau fel Traveline Cymru i'w cael eisoes ond, yn wahanol i ddulliau trafnidiaeth cyhoeddus eraill, nid yw bob amser yn hawdd i gael gwybodaeth am brisiau siwrneiau a phrydlondeb gwasanaethau. Er enghraifft, mae'r wefan National Rail Enquiries yn darparu gwybodaeth am gynllunio siwrneiau ac am brisiau, ac mae data ar brydlondeb i'w cael ar wefannau Swyddfa'r Rheilffyrdd a Ffyrdd a Network Rail.

- Rydym am sicrhau bod yr un lefel o wybodaeth ar gael i bobl sy'n defnyddio gwasanaethau bws, neu sy'n dymuno eu defnyddio yng Nghymru ag sydd ar gael i deithwyr ar ddulliau trafnidiaeth eraill. Bydd hyn yn golygu bod gwasanaethau bws yn fwy hygyrch a deniadol fel ffordd o deithio. I wneud hyn, rydym yn cynnig sefydlu set ddata agored gynhwysfawr ar gyfer y diwydiant bysiau. Byddwn yn gwireddu hyn drwy ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau, awdurdodau lleol a'r Comisiynydd Traffig ddarparu gwybodaeth am lwybrau (i gynnwys cynigion ar gyfer newidiadau i lwybrau), amserlenni, prisiau a thocynnau i'r cyhoedd allu ei gweld.
- Yn 2011, argymhellodd archwiliad y Comisiwn Cystadlu i'r Farchnad Gwasanaethau Bws Lleol y dylai awdurdodau lleol allu cael gwybodaeth, a lle bo'n briodol ei datgelu, am refferiwl a nawdd gwasanaethau bws sy'n cael eu cofrestru⁹. Diben y cynnig hwn oedd galluogi awdurdodau lleol i reoli'n well dendrau ar gyfer gwasanaethau a gefnogir. Rydym yn cynnig cymryd y cyfle i ystyried Bil ar gyfer gweithredu'r cynnig hwn.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

Gwybodaeth ar gyfer y cyhoedd

- Byddem yn creu pŵer newydd ar gyfer Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau sy'n eu gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau a chyrff eraill, fel y Comisiwn Traffig ac awdurdodau lleol, ddarparu gwybodaeth am wasanaethau bws lleol. Bydd yr wybodaeth a ddatgelir yn ymwneud â llwybrau, amserlenni, prisiau a thocynnau ar gyfer gwasanaethau lleol. Byddai gwneud y gofyniad datgelu hwn drwy reoliadau yn golygu bod Gweinidogion Cymru yn gallu addasu'r gofyniad ar gyfer datblygiadau mewn technoleg yn y dyfodol wrth iddynt ddigwydd.

Cwestiwn 20 – Ydych chi'n cytuno â'n cynigion i'w gwneud yn ofynnol i ryddhau data agored ar lwybrau amserlenni, prisiau a thocynnau? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Gwybodaeth am wasanaethau cofrestredig

- Byddem hefyd yn rhoi pŵer i Weinidogion Cymru, drwy reoliadau, alluogi awdurdod lleol i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau ddarparu gwybodaeth am wasanaeth mewn amgylchiadau lle y mae gweithredwyr yn cynnig amrywio neu ganslo gwasanaethau cofrestredig. Byddai'r rheoliadau hefyd yn galluogi awdurdodau lleol, mewn amgylchiadau priodol, i ddatgelu'r wybodaeth hon fel rhan o unrhyw broses dendro i ddisodli'r gwasanaethau hynny.

Cwestiwn 21. Ydych chi'n cytuno â'n cynnig i alluogi awdurdodau lleol i gael y pŵer i gael gwybodaeth am wasanaethau sydd i'w canslo neu eu hamrywio, a lle y bo'n berthnasol, ddatgelu'r wybodaeth hon fel rhan o'r broses dendro? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

⁹ https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140403001219/http://www.competition-commission.org.uk/assets/competitioncommission/docs/pdf/inquiry/ref2010/localbus/pdf/00_sections_1_1_5.pdf

Rhan 2 - Tacsis a cherbydau hurio preifat

Cyflwyniad

- Mae gwasanaethau tacsis a cherbydau hurio preifat yn agwedd hanfodol ar y rhwydwaith trafnidiaeth yng Nghymru. Mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn gweithredu lle y gall bod yn anodd darparu gwasanaethau rheilffordd neu fysiau rheolaidd, yn aml mewn ardaloedd gwledig neu ddiaffordd, neu oherwydd nad oes digon o alw yn lleol i gefnogi gwasanaethau rheolaidd. Mae eu gwasanaethau uniongyrchol o un lleoliad i'r llall yn gallu hwyluso cynhwysiant cymdeithasol ar gyfer pobl anabl, ac maent yn gallu bod yn gwbl hanfodol i'r rheini sydd heb gar. Hyd yn oed pan fydd ardal yn elwa ar wasanaeth da gan drenau neu fysiau yn ystod y dydd, mae'n bosibl mai tacsis neu gerbydau hurio preifat fydd yr unig ddull teithio sydd ar gael i'r cyhoedd yn ystod y nos.
- Ar 25 Hydref 2018, roedd tua 5,000 o dacsis a 4,900 o gerbydau hurio preifat yng Nghymru, a 12,000 o yrrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat trwyddedig¹⁰. Yn 2011, gan Gymru oedd y gyfran uchaf o bobl (75.2%) y tu allan i Lundain a oedd yn teithio i'r gwaith mewn car, tacsî neu ar feic modur.¹¹
- Fodd bynnag, nid yw'r fframwaith deddfwriaethol sy'n llywodraethu tacsis a cherbydau hurio preifat yn adlewyrchu'r diwydiant fel y mae heddiw.
- Diffiniadau o dacsî a cherbyd hurio preifat:
 - **Tacsis** – maen nhw'n cael eu galw yn gerbydau hacni yn draddodiadol; gallant gasglu teithwyr o safleoedd tacsis a gellir hefyd eu galw ar y stryd. Maen nhw hefyd yn gallu gwneud gwaith sydd wedi cael ei drefnu ymlaen llaw (dros y ffôn, wyneb yn wyneb neu drwy dechnoleg).
 - **Cerbydau Hurio Preifat** – dim ond gwaith sydd wedi'i drefnu ymlaen llaw (dros y ffôn, wyneb yn wyneb neu, yn fwy aml erbyn hyn, drwy dechnoleg) y gallant ei wneud.
- Mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn ddiwydiant sy'n cael ei reoleiddio ond sydd wedi'i ddatganoli yng Nghymru. Ni all tacsî weithredu oni bai bod y cerbyd a'r gyrrwr wedi'u trwyddedu gan awdurdod lleol o dan Ddeddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Trefol 1847. Ni all cerbydau, gyrrwyr a gweithredwyr cerbydau hurio preifat weithredu heb drwyddedau a roddir o dan Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976. Y ddwy Ddeddf hon yw'r prif ddarnau o ddeddfwriaeth yn y maes hwn.
- Yn dilyn ymgynghoriadau a gynhaliwyd gan Gomisiwn y Gyfraith o 2011-2014, ac ymgynghoriad gan Lywodraeth Cymru yn 2017, mae gwaith wedi cael ei wneud i ystyried sut y gallem ddiwygio'r system drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru. Rydym wedi gwrandao ar adborth gan deithwyr, awdurdodau lleol, gyrrwyr tacsis a grwpiau â buddiant ynghylch y gwasanaethau a ddarperir ar hyn o

¹⁰ <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/taxi01-taxis-private-hire-vehilces-and-their-drivers> (gwelwyd ddiwethaf ar 12 Tachwedd 2018).

¹¹ http://www.ons.gov.uk/ons/dcp171766_299766.pdf (gwelwyd ddiwethaf ar 13 Tachwedd 2018).

bryd. Mae un farn sy'n codi dro ar ôl tro, sef bod y gyfraith yn hen ffasiwn a bod angen newid.

Beth yw'r materion?

- Mae'r fframwaith deddfwriaethol sy'n llywodraethu tacsis a cherbydau hurio preifat yn seiliedig ar system leol (rhoi trwydded ar gyfer darparu gwasanaeth o fewn ffiniau awdurdodau lleol), ond nid yw hyn yn gydnaws â thechnoleg fodern ac arferion gweithio tacsis/cerbydau hurio preifat. Pan gafodd y ddeddfwriaeth ei deddfu ym 1847 a 1976, cerbydau a oedd yn cael eu tynnu gan geffylau oedd tacsis ac nid oedd signalau radio cerbydau hurio preifat yn debygol o gyrraedd y tu hwnt i ffiniau'r awdurdod sy'n trwyddedu. Roedd y ddeddfwriaeth yn rhagweld y byddai pobl yn mynd i'w swyddfa cerbydau hurio preifat lleol, neu'n ei ffonio gan ddefnyddio llinell dir, er mwyn trefnu car ymlaen llaw. Yn 2018, diolch i'r rhyngwrwyd, ac apiau ffonau symudol a ffonau clyfar, mae'r darlun yn amlwg yn wahanol iawn. Yn ymarferol, mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn gwneud gwaith sydd wedi'i drefnu ymlaen llaw y tu allan i'w hardaloedd trwyddedu. Nid oedd y ddeddfwriaeth wedi rhagweld hyn – roedd yn cynnwys darpariaeth ar gyfer gosod safonau, gorfodi a diogelu y tu fewn i ffiniau awdurdod lleol yn unig. Mae'r anghydnawsedd rhwng y ddeddfwriaeth ac arferion modern yn amlwg yn y problemau a ganlyn:
 - **Safonau anghyson** – lle y mae gan awdurdodau lleol wahanol safonau trwyddedu sy'n arwain at wahanol gostau i weithredwyr a safonau diogelwch ac ansawdd sy'n amrywio i deithwyr.
 - **Gorfodi** – nid oes mecanwaith statudol ar gyfer gorfodi yn erbyn cerbydau sydd wedi'u trwyddedu mewn gwahanol ardal awdurdod lleol i le y torrwyd amodau trwydded.
 - **Diogelu** – mae risg ynghlwm wrth allu cael trwydded mewn un awdurdod a gweithio mewn un arall pan nad oes gan awdurdodau lleol y modd i rannu gwybodaeth ddiogelu.
- Am y rhesymau hyn, mae angen diwygio er mwyn datblygu fframwaith trwyddedu sy'n adlewyrchu'r arferion gweithio presennol.

Yr hyn yr ydym ni am ei gyflawni

- Rydym yn ystyried bod tri maes lle y gellid gwella, er mwyn alinio'r system drwyddedu â'r realiti technolegol. Nid ydym yn cynnig newid y safbwynt bresennol ynghylch gweithio y tu allan i ardal. Mae ein cynnig yn mynd i'r afael â'r tri maes a ganlyn:
 - Cynnig 1: yr amrywiad yn safonau tacsis a cherbydau hurio preifat ymhlith y dau ddeg a dau o awdurdodau lleol yng Nghymru
 - Cynnig 2: yr anallu i gymryd camau gorfodi yn erbyn cerbydau sy'n gweithredu "y tu allan i ardal".
 - Cynnig 3: yr anhawster o ran rhannu gwybodaeth ddiogelu berthnasol.

- Yn ein barn ni, y ffordd orau o gefnogi gwelliannau yn y tri maes yw drwy ganoli'r gyfundrefn drwyddedu.
- Cynnig 4: bod swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat y dau ddeg a dau o awdurdodau lleol yng Nghymru yn cael eu dargyfeirio i un awdurdod trwyddedu cenedlaethol. Y cyd-awdurdod trafnidiaeth fyddai'r awdurdod cenedlaethol hwnnw, y cyfeiriwyd ato'n flaenorol yng nghyd-destun ein cynigion ar gyfer diwygio bysiau ar dudalennau 17-22 o'r papur hwn. Diben y cyd-awdurdod trafnidiaeth mewn perthynas â thacsis a cherbydau hurio preifat fyddai creu un ardal drwyddedu safonol a fyddai'n cynnwys Cymru gyfan, a symleiddio trefniadau gorfodi a rhannu gwybodaeth.
- Gweithredu cynigion 1 i 3 ynghyd â chynnig 4 yw'r opsiwn a ffeirir gennym – Opsiwn A.
- Rydym hefyd yn ystyried Opsiwn B: gweithredu cynigion 1 i 3 heb gynnig 4, hy heb ddefnyddio cyd-awdurdod trafnidiaeth fel y cyfrwng cyflawni. Byddai hyn yn cynnwys creu safonau cenedlaethol y mae'n rhaid i'r awdurdodau lleol eu dilyn; ymestyn pwerau gorfodi presennol awdurdodau lleol; a chreu mecanwaith y gall awdurdodau lleol ei ddefnyddio i rannu gwybodaeth berthnasol. Mae'r adrannau isod yn rhoi mwy o fanylion y cynigion ac yn gofyn am eich sylwadau.

Cynigion

Safonau cenedlaethol

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig gosod y safonau cenedlaethol ar gyfer trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat.

Byddai pob tacsî a cherbyd hurio preifat yng Nghymru yn gorfod bodloni'r safonau hyn i gael trwydded. Bydd y safonau hyn yn cael eu pennu gan reoliadau wedi hynny felly bydd rhagor o ymgynghori ynglŷn â'u cynnwys.

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol

- Mae tacsîs a cherbydau hurio preifat yn ddiwydiant sy'n cael ei reoleiddio ond sydd wedi'i ddatganoli yng Nghymru. Ni all tacsî weithredu oni bai bod y cerbyd a'r gyrrwr wedi'u trwyddedu gan awdurdod lleol o dan Ddeddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Trefol 1847. Ni all cerbydau, gyrrwyr a gweithredwyr cerbydau hurio preifat weithredu heb drwyddedau a roddir o dan Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.
- Meini Prawf Trwyddedu – Mae hawl gan awdurdodau lleol i ddisgresiwn eang wrth drwyddedu cerbydau, gyrrwyr a gweithredwyr sydd yn cael ei grynhoi fel a ganlyn:
 - Gall **tacsîs** o unrhyw fath neu ddisgrifiad gael eu trwyddedu a gall amodau trwyddedu gael eu gorfodi gan yr awdurdod lleol¹². Prawf MOT yw'r unig ofyniad cyffredin o ran cerbydau¹³;
 - **Cerbydau Hurio Preifat** – i gael eu trwyddedu rhaid bod awdurdod lleol yn fodlon eu bod yn addas i'w defnyddio fel cerbydau hurio preifat, bod eu cyflwr mecanyddol yn addas, eu bod yn ddiogel a chyfforddus, a bod ganddynt yswiriant dylus¹⁴. Ar wahân i'r safon gyffredin o ofynion MOT, nid yw'r termau hyn wedi'u diffinio yn ôl y gyfraith. Mae awdurdodau lleol yn cael arweiniad mewn perthynas â cherbydau gan ganllawiau Arferion Gorau a gyhoeddir gan yr Adran Drafnidiaeth¹⁵;
 - **Gyrrwyr a Gweithredwyr** - Mae prawf "person addas a phriodol" yn cael ei gymhwyso i yrrwyr tacsîs¹⁶, gyrrwyr cerbydau hurio preifat¹⁷ a gweithredwyr

¹² Adran 37 o Ddeddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Torfol 1847 ac adran 47 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976, yn eu trefn.

¹³ Mae hyn i'w gael yn Neddf Traffig Ffyrdd 1988.

¹⁴ Adran 48 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

¹⁵

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/212554/taxi-private-hire-licensing-guide.pdf

¹⁶ Adran 51 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

¹⁷ Adran 59 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

cerbydau hurio preifat¹⁸. Fodd bynnag, nid oes unrhyw ddiffiniad cyfreithiol o'r hyn y mae "person addas a phriodol" yn ei olygu. Awdurdodau lleol sy'n penderfynu hyn, gyda chymorth y canllawiau Arferion Gorau¹⁹. Mae'n ofynnol i ymgeiswyr am drwydded gyrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat ddatgelu euogfarnau wedi'u disbyddu ac euogfarnau heb eu disbyddu²⁰, fodd bynnag mae'r ffordd y mae awdurdodau lleol yn mynd i'r afael â chofnodion troseddol yn amrywio. Mae rhai awdurdodau lleol yn cynnal gwiriad uwch y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd (sy'n cofnodi euogfarnau wedi'u disbyddu ac euogfarnau heb eu disbyddu, rhybuddiadau, ceryddau ac unrhyw wybodaeth nad yw'n ymwneud â cholffarn berthnasol sy'n cael ei chadw ar Gyfrifiadur Cenedlaethol yr Heddlu) a gwiriad rhestr waharddedig (sy'n rhestru'r rheini sy'n cael eu hatal yn ôl y gyfraith rhag gweithio gyda phlant neu grwpiau agored i niwed). At hynny, dywedodd Comisiwn y Gyfraith fod amrywiad sylweddol yng Nghymru a Lloger o ran sut y caiff canlyniad y gwiriadau hyn eu dehongli yn erbyn y meini prawf "person addas a phriodol"²¹. Yng Nghymru, mae un deg a chwech o awdurdodau lleol yn cynnal y ddau wiriad ac mae chwech sydd ond yn cynnal gwiriad uwch y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd²². Mae anghysondebau yn codi hefyd mewn perthynas â gwiriadau ffitrwydd meddygol²³.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Pan ddarperir gwasanaethau ar draws ffiniau (hy "y tu allan i'r ardal"), gall materion godi os bydd safonau lleol yn amrywio. Gall tacsis wneud gwaith sydd wedi'i drefnu ymlaen llaw mewn unrhyw ardal, a gall cerbydau hurio preifat wneud hynny hefyd cyhyd â bod y "gofyniad trwyddedu triphlyg"²⁴ yn cael ei fodloni.
- Mae dau ddeg a dau o awdurdodau lleol yng Nghymru, ac felly mae dau ddeg a dau o wahanol ddulliau o fynd i'r afael ag addasrwydd cerbydau (ar wahân i'r gofynion sylfaenol ar gyfer MOT) ac o wahanol ddehongliadau hefyd o'r hyn y mae "addas a phriodol" yn ei olygu. Mae hyn wedi arwain at amrywiad, sy'n gryn sylweddol o bryd i'w gilydd, mewn safonau ac mae amryw o broblemau yn deillio o hynny.
- Gan fod tacsis neu gerbyd hurio preifat yn gallu gwneud gwaith sydd wedi'i drefnu ymlaen llaw y tu allan i'r ardal lle y mae wedi'i drwyddedu, gallai ymgeiswyr gael eu cymell i ymgeisio mewn ardal lle mae safonau'n is ac wedyn gweithredu mewn ardal lle nad ydynt yn bodloni'r safonau (a lle na ellir cymryd camau gorfodi yn eu herbyn). Mae hyn yn golygu bod teithwyr mewn gwahanol rannau o Gymru yn dod ar draws gwahanol safonau a lefelau o risg, sy'n anodd eu cyfiawnhau. Mae hefyd yn tanseilio awdurdodau lleol sydd wedi cymryd camau i sicrhau y gall eu trigolion elwa ar safonau uwch, a gall wylltio gyrwyr a drwyddedwyd yn yr ardal honno sydd

¹⁸ Adran 55 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

¹⁹

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/212554/taxi-private-hire-licensing-guide.pdf

²⁰ Rheoliad 4(1) o Orchymyn Deddf Adsefydlu Troseddwyd 1974 (Eithriadau) 1975.

²¹ Rheoleiddio Llywodraeth Leol, Polisi euogfarnau troseddol trwyddedu Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat (Medi 2010).

²² <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/taxi01-taxis-private-hire-vehilces-and-their-drivers> (gwelwyd ddiwethaf ar 13 Tachwedd 2018).

²³ Rheoleiddio Llywodraeth Leol, Polisi euogfarnau troseddol trwyddedu Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat (Medi 2010).

²⁴ Y gofyniad bod y cerbyd, y gyrrwr a lleoliad y gwaith i gyd yn yr un ardal awdurdod trwyddedu.

wedi gwneud ymdrech i fodloni'r safonau hynny, a'r rheini nad ydynt yn gallu cael trwydded yn yr ardal honno oherwydd nad ydynt yn bodloni'r safonau uwch. Mae gwahanol safonau hefyd yn golygu bod gyrwyr ar draws Cymru yn ysgwyddo gwahanol gostau wrth ymgymryd â'u gwaith, sydd hefyd yn anodd ei gyfiawnhau.

- Rydym yn credu bod hawl gan holl bobl Cymru i'r safonau gofynnol, lle bynnag y bônt yn byw. Byddai safonau cenedlaethol yn cynrychioli trothwy gofynnol, a byddai safonau uwch yn cael eu caniatáu os dymunir.
- Mae Llywodraeth Cymru wedi cofnodi ei nod yn Ffyniant i bawb: y cynllun gweithredu ar yr economi²⁵ fod ôl troed di-garbon gan bob tacsî yng Nghymru ymhen 10 mlynedd. Effeithiau amgylcheddol allyriadau o gerbydau a'r effeithiau y maent yn eu cael ar iechyd y cyhoedd, y ceir dealltwriaeth well ohonynt erbyn hyn, sy'n gyfrifol am hyn²⁶. Rydym ni o'r farn y dylid cymhwyso safon genedlaethol sy'n rhagnodi'r gofynion ar gyfer allyriadau cerbydol tacsîs a cherbydau hurio preifat.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Rydym yn bwriadu rhoi pŵer ar Weinidogion Cymru i greu safonau cenedlaethol, y bydd rhaid i'r cyd-awdurdod trafnidiaeth neu'r awdurdod lleol eu hystyried wrth roi trwyddedau. Bydd hyn yn golygu y byddai'n rhaid i bob tacsî a cherbyd hurio preifat yng Nghymru fodloni'r safonau er mwyn cael trwydded. Byddai'r safonau hyn yn cael eu pennu gan reoliadau wedi hynny felly bydd rhagor o ymgynghori ynglŷn â'u cynnwys os caiff y cynnig ei gymeradwyo.

Cwestiwn 22. Ydych chi'n cytuno â'n cynnig i gyflwyno safonau cenedlaethol a fydd yn gymwys i bob tacsî a cherbyd hurio preifat yng Nghymru? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 23. Oes unrhyw faterion yr hoffech eu gweld yn cael eu cynnwys mewn unrhyw safonau cenedlaethol?

Cwestiwn 24. Oes unrhyw faterion yr ydych yn meddwl y dylid eu heithrio o unrhyw safonau cenedlaethol?

Cwestiwn 25. Pa rwystrau ymarferol allai godi pe byddai safonau cenedlaethol cyffredin yn cael eu gosod ar gyfer tacsîs a cherbydau hurio preifat?

Cwestiwn 26. Sut fyddai orau i fynd ati i benderfynu ynghylch cynnwys y safonau cenedlaethol?

Cwestiwn 27. Rhowch unrhyw sylwadau neu gynigion eraill ynghylch safonau cenedlaethol nas ymdriniwyd â nhw yn y cwestiynau uchod.

²⁵ <https://gov.wales/topics/businessandeconomy/economic-action-plan/?skip=1&lang=cy>

²⁶ <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/data-and-statistics/air-pollution-and-climate-change2> (gwelwyd ddiwethaf ar 13 Tachwedd 2018).

Gorfodi

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig caniatáu i awdurdod trwyddedu gymryd camau gorfodi yn erbyn unrhyw gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal.

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol

- Mae gan awdurdodau lleol y pŵer i atal, diddymu neu wrthod adnewyddu trwydded cerbyd ar gyfer cerbydau hacni neu gerbydau hurio preifat²⁷, neu drwydded gyrwyr cerbydau hacni neu gerbydau hurio preifat²⁸, a thrwydded gweithredwyr cerbydau hurio preifat²⁹. Mae'r adrannau hynny o ddeddfwriaeth 1976 yn eang iawn. Maent yn caniatáu i awdurdod atal, diddymu neu wrthod adnewyddu trwydded ar y seiliau a ganlyn:
 - nid yw'r cerbyd yn addas i'w ddefnyddio (cerbydau yn unig);
 - cyflawnir trosedd o dan Ddeddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Trefol 1847 neu Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 (cerbydau, gyrwyr a gweithredwyr);
 - diffyg cydymffurfio â Deddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Trefol 1847 neu Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 (cerbydau, gyrwyr a gweithredwyr);
 - euogfarn o drosedd yn ymwneud ag anonestrwydd, anweddustra neu drais (gyrwyr);
 - euogfarn o drosedd mewnfudo neu ofyniad i dalu cosb mewnfudo (gyrwyr a gweithredwyr);
 - ymddygiad yr ymddengys ei fod yn golygu bod person yn anaddas i fod yn weithredwr (gweithredwyr yn unig);
 - newidiadau sylfaenol yn amgylchiadau'r gweithredwr (gweithredwyr yn unig);
 - unrhyw achos rhesymol arall (cerbydau, gyrwyr a gweithredwyr).
- Nid yw atal neu ddiddymu trwydded yn cael effaith ar unwaith. Daw i effaith wedi i un diwrnod ar hugain fynd heibio, a chaiff y cyfnod hwnnw ei ymestyn os gwneir apêl yn ystod y cyfnod hwnnw³⁰. Ceir un eithriad. Gellir atal trwydded gyrrwr neu ei ddiddymu ar unwaith pan fydd er budd diogelwch y cyhoedd i wneud hynny³¹.

²⁷ Adran 60 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

²⁸ Adran 61 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

²⁹ Adran 62 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

³⁰ Adran 77 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 wedi'i darllen ochr yn ochr ag adran 300 o Ddeddf Iechyd y Cyhoedd 1936.

³¹ Adran 61(2B) o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

- Pan fydd gofynion trwyddedu wedi cael eu torri, ond nid i'r fath raddau ag sy'n ddigon difrifol i gyfiawnhau atal neu ddiddymu'r drwydded, gall yr awdurdod lleol a roddodd y drwydded roi cosb. Nid yw'r broses hon yn cael ei gorchymyn gan ddeddfwriaeth.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Ar hyn o bryd, yn ôl y gyfraith, dim ond trwydded a roddwyd ganddo ef ei hun y gall awdurdod lleol ei hatal, diddymu neu wrthod ei hadnewyddu. **Ni all swyddogion trwyddedu gymryd camau gorfodi yn erbyn cerbydau, gyrwyr a gweithredwyr sydd wedi'u trwyddedu mewn ardal arall.** Dim ond ar ei allu i ddwyn erlyniad o dan adran 222 o Ddeddf Llywodraeth Leol 1972 y gall awdurdod sydd yn y sefyllfa honno ddibynnu; ond ni fydd hyn yn addas lle na fydd trosedd wedi'i chyflawni. At hynny, ar hyn o bryd mae gan awdurdodau lleol ddisgresiwn i bennu eu polisiau eu hunain ar gosbau llai, ac yn ymarferol i roi cosbau sydd ond yn ymwneud â thrwyddedau a roddwyd ganddynt hwy. Mae hyn yn golygu na ellir cymryd camau gorfodi sy'n croesi ffiniau awdurdodau lleol, er bod y ffiniau hynny, yn ymarferol, wedi cael eu herydu gan ddatblygiadau technolegol. Nid oes unrhyw reswm da pam na ddylai awdurdod lleol allu cymryd camau yn erbyn unrhyw dacs neu gerbyd hurio preifat sy'n gweithredu yn ei ardal.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Rydym yn cynnig diwygio adrannau 60-62 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 i ganiatáu i awdurdod lleol neu gyd-awdurdod trafnidiaeth atal neu ddiddymu trwydded yn gysylltiedig ag **unrhyw** gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal. Rydym yn cynnig cadw darpariaethau ynglŷn ag uniongyrchedd, hy mai dim ond wedi i gyfnod o un diwrnod ar hugain fynd heibio y bydd unrhyw benderfyniad yn dod i effaith, oni bai bod apêl wedi cael ei gwneud neu fod seiliau dros atal neu ddiddymu trwydded ar unwaith.
- Rydym yn cynnig galluogi unrhyw awdurdod lleol neu gyd-awdurdod trafnidiaeth roi cosb llai i **unrhyw** gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal.

Cwestiwn 28. A ddylai awdurdod lleol allu diddymu neu atal trwydded mewn perthynas ag **unrhyw** gerbyd yn ei ardal, hyd yn oed os nad yr awdurdod roddodd y drwydded wreiddiol? Dylai/Na ddylai? Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 29. A ddylai awdurdod lleol allu rhoi cosb lai mewn perthynas ag **unrhyw** gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal, hyd yn oed os nad yr awdurdod roddodd y drwydded wreiddiol? Dylai/Na ddylai? Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 30. Rhwng unrhyw sylwadau neu gynigion eraill ynghylch gorfodi nas ymdriniwyd â nhw yn y cwestiynau uchod.

Rhannu Gwybodaeth

Mae Llywodraeth Cymru'n cynnig caniatáu i fecanwaith gael ei greu ar gyfer rhannu gwybodaeth berthnasol, at ddibenion diogelu.

Y sefyllfa bresennol

- Nid oes unrhyw ofyniad cyfreithiol ar hyn o bryd i'r awdurdodau lleol rannu gwybodaeth â'i gilydd a allai eu helpu i wneud penderfyniadau. Er enghraifft, os gwrthodir trwydded i yrrwr neu os yw ei drwydded yn cael ei hatal dros dro neu'i diddymu gan un awdurdod lleol, gall fod yn anodd i'r 21 o awdurdodau lleol sy'n weddill gael yr wybodaeth honno.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Wrth arfer eu swyddogaethau trwyddedu o ddydd i ddydd, mae awdurdodau lleol unigol yn cael mynediad at ddata ac yn defnyddio data a allai fod yn berthnasol iawn at ddibenion diogelu. Mae'r ffaith nad oes unrhyw ofyniad na mecanwaith ffurfiol ar hyn o bryd i'r wybodaeth honno gael ei rhannu ag awdurdodau lleol eraill yn creu risg i'r cyhoedd.
- Rydym yn cydnabod bod y mwyafrif helaeth o'r bobl sy'n rhan o'r fasnach taccis a cherbydau hurio preifat yn parchu'r rheolau ac yn gweithio'n galed i ddarparu gwasanaeth da, diogel a dibynadwy i'r cyhoedd. Rydym yn credu y dylai gwybodaeth fod yn hygyrch i ganiatáu i'r rhai sy'n gwneud penderfyniadau dynnu sylw at y lleiafrif bach nad ydynt. Mae gan bawb yng Nghymru'r hawl i fod yn ddiogel wrth ddefnyddio gwasanaethau taccis a cherbydau hurio preifat.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Rydym yn cynnig creu dyletswydd ar Weinidogion Cymru i greu cronfa ddata, neu i wneud trefniadau eraill ar gyfer rhannu gwybodaeth, i sicrhau y gellir rhannu gwybodaeth at ddibenion diogelu.

Cwestiwn 31. A ydych yn cytuno â'n cynnig i greu cronfa ddata neu i wneud trefniadau eraill i wybodaeth ddiogelu berthnasol gael ei rhannu? Ydwyf/Nac ydwyf. Byddwch cystal ag egluro'ch ateb.

Cwestiwn 32. Rhowch unrhyw sylwadau neu gynigion eraill ynghylch rhannu gwybodaeth sydd heb eu crybwyll yn y cwestiynau uchod.

Cyd-awdurdod Trafnidiaeth (JTA)

Mae Llywodraeth Cymru'n cynnig ailgyfeirio'r holl swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat i ffwrdd o'r awdurdodau lleol ac i mewn i awdurdod trwyddedu cenedlaethol, sef Cyd-awdurdod Trafnidiaeth

Bydd hyn yn cynnwys apeliadau trwyddedu, pennu ffioedd a phris siwrneiau, gwrando apeliadau sy'n deillio o benderfyniadau trwyddedu, erlyniadau a phenderfynu ar faterion megis a ddylid cymhwyso rheolaethau ansawdd i dacsis.

Y sefyllfa bresennol

- Cynhwysir swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat sy'n perthyn i awdurdod lleol mewn nifer o ddarnau o ddeddfwriaeth sylfaenol ac is-ddeddfwriaeth, sy'n rhy niferus i'w rhestru'n llawn yma.
- Cynhwysir y mecanwaith ar gyfer sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn Neddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006. I gael rhagor o wybodaeth am ein cynigion cychwynnol i sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth, cyfeiriwch at dudalennau 14-18 o'r papur hwn.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Rydym wedi nodi uchod bod problemau gyda'r dull gweithredu lleol o ran trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. sef: y disgrisiwn a ganiateir i'r 22 o awdurdodau lleol yng Nghymru wrth wneud penderfyniadau trwyddedu; eu hanallu i orfodi ar draws eu ffiniau; a'r anhawster sydd ganddynt wrth gyfleu gwybodaeth i'w gilydd. Yn ein barn ni y ffordd orau o ddatrys y problemau hyn yw trwy ganoli'r drefn. Rydym yn bwriadu gwneud hyn trwy greu Cyd-awdurdod Trafnidiaeth, a fyddai'n gweithredu fel yr awdurdod trwyddedu cenedlaethol i Gymru. Rydym yn cynnig y byddai pob un o swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat y 22 o awdurdodau lleol yng Nghymru yn cael eu hailgyfeirio at y Cyd-awdurdod Trafnidiaeth. Yn hytrach na chael 22 o ardaloedd awdurdodau lleol a'u ffiniau cysylltiedig, mae hyn yn golygu y byddai un ardal drwyddedu yn unig yn cwmpasu Cymru gyfan. Rydym yn galw hwn yn Opsiwn A.
- Er hynny rydym yn cydnabod graddfa Opsiwn A, ac yn cydnabod y gallai arwain at ganlyniadau anfwriadol. Rydym felly, ystyried hefyd Opsiwn B amgen: creu safonau cenedlaethol y mae'n rhaid i'r awdurdodau lleol eu dilyn; ymestyn pwerau gorfodi presennol awdurdodau lleol; a chreu mecanwaith y gall awdurdodau lleol ei ddefnyddio i rannu gwybodaeth berthnasol. Rydym yn arbennig o awyddus i glywed eich barn ynghylch ai Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yw'r cyfrwng cyflawni priodol ar gyfer trefn wedi'i safoni ar gyfer trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat gyda gallu symlach ym maes gorfodi a rhannu gwybodaeth (Opsiwn A), neu a ddylid cadw'r fframwaith presennol a gwneud gwelliannau i safoni, gorfodi a rhannu gwybodaeth (Opsiwn B).

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Rydym yn cynnig ailgyfeirio'r holl swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat sy'n bodoli yn y gyfraith (gan gynnwys trwyddedu, pennu ffioedd a phris siwrneiau, gorfodi, gwrando apeliadau sy'n deillio o benderfyniadau trwyddedu, erlyniadau a phenderfynu ar faterion megis a ddylid cymhwyso rheolaethau maint i dacsis) i ffwrdd o'r awdurdodau lleol ac i mewn i awdurdod trwyddedu cenedlaethol, sef Cyd-awdurdod Trafnidiaeth (Opsw'n A). Gwneir hyn trwy Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006.
- Y dewis amgen i Opsw'n A yw Opsw'n B; gan ganiatáu i'r awdurdodau lleol parhau i fod yn gyfrifol am drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. Byddai hyn yn cael ei wneud trwy ddiwygio'r ddeddfwriaeth bresennol, ac ni fyddai'n golygu defnyddio Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006.

Cwestiwn 33. A ydych yn cytuno â'n cynnig i ailgyfeirio'r holl swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat i ffwrdd o'r awdurdodau lleol ac i mewn i awdurdod trwyddedu cenedlaethol (Opsw'n A)? Ydwyf/Nac ydwyf. Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 34. A ydych yn credu y dylai'r awdurdodau lleol barhau i fod yn gyfrifol am drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat (Opsw'n B) Ydwyf/Nac ydwyf. Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 35. Rhowch unrhyw sylwadau neu gynigion eraill ynghylch cyfrifoldeb dros drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat sydd heb eu crybwyll yn y cwestiynau uchod.

Cwestiwn 36. Hoffem wybod eich barn am ba effeithiau y byddai'r cynigion deddfwriaethol a bennir yn y papur hwn yn eu cael ar y Gymraeg, yn enwedig ar y cyfleoedd i bobl ddefnyddio'r iaith ac o ran peidio â'i thrin yn llai ffafriol na'r Saesneg.

Beth fyddai'r effeithiau yn eich barn chi? Sut y byddai modd cynyddu'r effeithiau cadarnhaol, neu liniaru'r effeithiau negyddol?

Cwestiwn 37. Eglurwch hefyd sut y credwch y byddai modd ffurfio neu newid y polisi arfaethedig er mwyn arwain at effeithiau cadarnhaol, neu fwy o effeithiau cadarnhaol, ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg a pheidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg, ac er mwyn peidio â chael effaith andwyol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg nac o ran trin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg.

Cwestiwn 38. Rydym wedi gofyn nifer o gwestiynau penodol. Os oes gennych unrhyw faterion cysylltiedig nad ydym wedi mynd i'r afael â hwy yn benodol, defnyddiwch y lle hwn i wneud hynny: