

---

**Cynulliad Cenedlaethol Cymru**  
Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau

---

**National Assembly for Wales**  
Economy, Infrastructure and Skills Committee

---

Ken Skates AC

Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a  
Thrafnidiaeth:

22 Chwefror 2018

## **Pwerau Trafnidiaeth Deddf Cymru 2017 a sesiwn graffu ar drafnidiaeth**

Annwyl Ysgrifennydd Cabinet,

Efallai eich bod yn ymwybodol bod Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau wedi cael tystiolaeth lafar yn ddiweddar gan randdeiliaid mewn perthynas â datganoli pwerau trafndiaeth o dan Ddeddf Cymru 2017. Fe welwch, fel atodiad i'r llythyr hwn, grynodedeb o'r materion allweddol a godwyd mewn perthynas â datganoli pwerau cofrestru bysiau, datganoli trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat a datganoli pwerau datblygu a pholisi porthladdoedd. Mae'r Pwyllgor hefyd wedi ysgrifennu at randdeiliaid i ofyn am eu barn ar bwerau datganoledig sy'n ymwneud â therfynau cyflymder, a bydd yn darparu'r wybodaeth ddiweddaraf maes o law.

Clywodd y Pwyllgor fod cefnogaeth unfrydol i Traveline Cymru gymryd cyfrifoldeb am gofrestru gwasanaeth bysiau. Rydym yn deall y gallai newid o'r fath fod yn gymharol syml i'w weithredu, ond dylai arwain at wybodaeth fwy cywir i deithwyr. Mae'r Pwyllgor yn nodi o'ch llythyr ar 13 Chwefror fod eich swyddogion yn ystyried newidiadau i'r modd y mae gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu cynllunio a'u cyflenwi, ac mae o'r farn y dylai Llywodraeth Cymru roi ystyriaeth



**Cynulliad Cenedlaethol Cymru**  
Bae Caerdydd, Caerdydd, CF99 1NA  
SeneddESS@cynulliad.cymru  
[www.cynulliad.cymru/SeneddESS](http://www.cynulliad.cymru/SeneddESS)  
0300 200 6565

**National Assembly for Wales**  
Cardiff Bay, Cardiff, CF99 1NA  
SeneddEIS@assembly.wales  
[www.assembly.wales/SeneddEIS](http://www.assembly.wales/SeneddEIS)  
0300 200 6565

gynnar i'r cynnig y dylai Traveline gymryd cyfrifoldeb, a byddai'n ddiolchgar am eich ymateb.

Cyflwynwyd tystiolaeth gref o blaid diweddarau deddfwriaeth sy'n ymwneud â thacsis a cherbydau hurio preifat, yn enwedig yn sgil datblygiadau technolegol sydd wedi effeithio ar y diwydiant. Gellid mynd i'r afael â llawer o'r materion a godwyd gan randdeiliaid trwy gyflwyno cynigion i ddeddfu pan fydd y pwerau ar waith, yn enwedig cael dull cyson ledled Cymru o ran materion fel llogi trawsffiniol, safonau cenedlaethol ar gyfer gyrwyr a gweithredwyr, a chofrestr genedlaethol o yrwyr. Mae'r Pwyllgor yn nodi y bydd eich swyddogion yn datblygu cynlluniau i ddiwygio'r system drwyddedu ac mae o'r farn y dylid rhoi ystyriaeth frys i hyn i sicrhau gwasanaeth effeithiol a diogel i deithwyr a gyrwyr. Byddai'r Pwyllgor yn ddiolchgar pe gallech roi diweddariadau am gynnydd y gwaith hwn, gan gynnwys amserlenni penodol i ddatblygu cynigion diwygio manwl.

Clywodd y Pwyllgor y bydd datganoli datblygiad a pholisi porthladdoedd yn caniatáu i Lywodraeth Cymru uno meysydd polisi perthnasol ac adlewyrchu'n well ar borthladdoedd yn ei strategaethau. Mae'n bwysig y bydd Llywodraeth Cymru yn barod i weinyddu ei chyfrifoldebau ychwanegol pan gaiff pwerau eu datganoli, gan gynnwys sicrhau bod arbenigedd digonol ymhlith ei staff. Dywedwyd wrthym fod gan Lywodraeth yr Alban dîm effeithiol ar waith, felly bydd yn bwysig dysgu o'u profiad.

Yn dilyn y sesiynau tystiolaeth lafar hyn, cytunodd y Pwyllgor yr hoffai eich gwahodd i sesiwn graffu a fydd yn canolbwyntio yn arbennig ar agweddau trafniadaeth eich cylch gwaith, a deallaf fod trefniadau ar gyfer hyn yn cael eu rhoi ar waith.

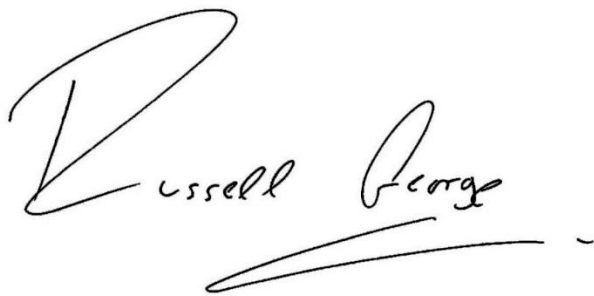
Cyn y sesiwn honno, byddai'r Pwyllgor yn ddiolchgar pe gallech roi amlinelliad o gynlluniau Llywodraeth Cymru ar gyfer sut yr ydych yn bwriadu defnyddio'r pwerau ar ôl iddynt gael eu datganoli, ynghyd ag arwydd o'r amserlen ar gyfer cyflwyno unrhyw ddeddfwriaeth.



At hynny, gan barhau â'n gwaith o ystyried y modd y mae cynlluniau priffyrdd yn cael eu cynllunio a'u cyflenwi, yng ngoleuni eich llythyr diweddar ar 31 Ionawr, byddai'r Pwyllgor yn ddiolchgar pe gallech, yn eich ymateb i'r llythyr hwn, ddarparu'r wybodaeth a ganlyn ar gyfer pob prosiect cefnffordd (boed yn ffyrdd newydd neu'n welliannau) a gwblhawyd rhwng 2007/08 a 2017/18:

- Yr amcangyfrif cynharaf ar gyfer cost a wnaed yn ystod y gwaith o ddatblygu'r cynllun (gan gynnwys chwarter blwyddyn / blwyddyn yn ddiweddarach sy'n sail i amcangyfrif y pris);
- Yr amcangyfrif terfynol ar gyfer cost a wnaed yn ystod y gwaith o ddatblygu'r cynllun cyn dechrau adeiladu (os yw'n wahanol i'r uchod, gan gynnwys chwarter blwyddyn / blwyddyn yn ddiweddarach sy'n sail i amcangyfrif y pris);
- Y gost derfynol wirioneddol ar gyfer pob cynllun a gwblhawyd; a
- Disgrifiad cryno o bob cynllun, gan gynnwys math hyd y contract ar gyfer adeiladu/diweddarau ffordd yn y cynllun a'r rheswm dros unrhyw orwariant neu danwariant yn erbyn y costau a amcangyfrifwyd.

Cofion gorau,

A handwritten signature in black ink that reads "Russell George". The signature is written in a cursive style with a large, sweeping initial 'R' and a long horizontal flourish at the end.

Russell George

Cadeirydd Pwyllgor yr Economi, Seilwaith a Sgiliau



**Atodiad – Crynodeb o'r dystiolaeth lafar ynghylch defnyddio'r pwerau trafndiaeth newydd a ddatganolwyd drwy *Ddeddf Cymru 2017*.**

17 Ionawr: [pwerau cofrestru bysiau a thrwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat](#); a

25 Ionawr: [polisi porthladdoedd a phwerau datblygu](#).

## **Datganoli'r pwerau cofrestru bysiau**

Dyma rai o'r pwyntiau allweddol:

- Pwysigrwydd darparu fframwaith i alluogi rhwydwaith bysiau sefydlog ac effeithiol;
- Tagfeydd yw'r rhwystr mwyaf i wasanaeth effeithlon. Byddai'r diwydiant yn croesawu mesurau pellach i fynd i'r afael â thagfeydd a rhoi blaenoriaeth i fysiau. Dibynadwyedd, prydlondeb a chyflymder yw'r blaenoriaethau mwyaf i deithwyr;
- Mae angen symleiddio a gwella gwybodaeth i deithwyr. Daw'r rhan fwyaf o gwynion gan y cyhoedd i Traveline Cymru oherwydd gwybodaeth anghywir oherwydd na chaiff Traveline ei hysbysu am newidiadau i wasanaethau;
- Roedd pob tyst yn annog gofal ynghylch y syniad o ryddfrenio'r bysiau. Er enghraifft, roedd pryder y byddai hyn yn ddrud ac y gallai arwain at farchnad gyda llai o weithredwyr, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Roedd CLILC yn amheus ynghylch rhyddfrenio ond cytunodd y dylai'r opsiwn fod ar gael i awdurdodau lleol;
- Y farn oedd bod gweithio mewn partneriaeth ar lefel ranbarthol yn allweddol i sicrhau gwelliannau, yn arbennig bod angen cynllun cydgysylltiedig pendant, yn ogystal â chyllid sefydlog;
- Dylai cynllunio rhanbarthol groesi ffiniau awdurdodau lleol ac ystyried ardaloedd 'teithio i'r gwaith';
- Mae Llywodraeth Cymru wedi ymgynghori ar y posibilrwydd o ddiddymu'r gwaharddiad statudol presennol ar awdurdodau lleol rhag sefydlu cwmnïau bysiau. Fodd bynnag, roedd y tystion yn teimlo'i bod yn debygol y byddai awdurdodau lleol yn sefydlu cwmnïau bysiau oni bai bod methiant difrifol yn y ddarpariaeth o wasanaethau mewn ardal;
- Gallai cerbydau allyriadau isel wneud teithio ar fysiau yn opsiwn dymunol pe bai parthau allyriadau isel yn cael eu cyflwyno;
- Mae rhanddeiliaid yn aros o hyd i weld canlyniad 'uwchgynhadledd bysiau' Llywodraeth Cymru a gynhaliwyd ym mis Ionawr 2017 a'r gweithdai dilynol.



Mae'r canlyniadau'n aneglur ar hyn o bryd. Y farn oedd bod eglurder ynghylch polisi bysiau, ynghyd â pharhad cyllid, yn faterion allweddol;

- Mae'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau yn elfen bwysig o gyllid bysiau, yn enwedig o'i gyfuno â safonau bysiau gwirfoddol;
- Cyflwynwyd safonau uwch yn y de-ddwyrain. Mae gweithredwyr yn cael eu talu ar gyfradd wahanol fesul cilomedr yn dibynnu ar y safon a gyrhaeddir;
- Gall technoleg wella'r ddarpariaeth o wasanaethau, ond mae angen buddsoddiad;
- Roedd yr holl dystion yn credu y dylai Traveline Cymru gymryd cyfrifoldeb am gofrestru gwasanaethau bysiau. Byddai hyn yn eu galluogi i gael gwybodaeth yn uniongyrchol yn hytrach na dibynnu ar awdurdodau lleol neu weithredwyr bysiau am ddiweddariadau. Dylai hyn arwain at wybodaeth fwy cyfoes a chywir i deithwyr; ac
- Mae Defnyddwyr Bysiau Cymru yn credu ei bod yn bwysig atal gweithredwyr bysiau rhag gorymestyn, gan arwain at anawsterau ariannol.

## **Datganoli trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat**

Dyma rai o'r pwyntiau allweddol:

- Y farn nad yw'r system gyfredol yn addas i'r diben. Mae'r ddeddfwriaeth yn hynafol ac roedd peth ohoni wedi'i drafftio ar gyfer cerbydau hacni a oedd yn cael eu tynnu gan geffylau. Mae angen ei gweddnewid yn llwyr;
- Bydd gweddnewid y ddeddfwriaeth yn dasg fawr a bydd angen adnoddau i'w chyflawni;
- Mae'r system drwyddedu dwy haen yn gymhleth. Er bod rhywfaint o gefnogaeth i system un haen, nid oedd hyn yn unfrydol;
- Trafodwyd system ranbarthol fel cam tuag at system genedlaethol;
- Roedd yn amlwg bod arfer yn amrywio ledled Cymru. Er enghraifft, Caerdydd yw'r unig awdurdod lleol sy'n cyfyngu ar nifer y platiau cerbydau hacni ar hyn o bryd;
- Dylai'r gyfundrefn ffioedd alluogi awdurdodau lleol i adennill costau gorfodaeth a chostau eraill, fel marsialiaid tacsis. Dylai'r system ariannu'i hun. Fodd bynnag, codwyd y mater o gost y gyfundrefn drwyddedu hefyd, a'r ffaith mai ar yrwyr y mae'r baich ar hyn o bryd;
- Nid yw awdurdodau lleol yn cynnal asesiadau blynyddol o anghenion. Roedd yr Undeb GMB yn teimlo bod hyn wedi arwain at roi gormod o drwyddedau;



- Nid yw'r ddeddfwriaeth wedi cadw ochr yn ochr â'r dechnoleg – er enghraifft, defnyddir GPS yn helaeth ond nid yw'n 'fesurydd tacsî' at ddibenion y ddeddfwriaeth;
- Mae hurio/gweithio trawsffiniol (h.y. tacsîs sydd wedi'u trwyddedu mewn un awdurdod lleol yn gweithio mewn un arall) yn broblem fawr y mae angen mynd i'r afael â hi. Roedd rhai yn awgrymu y dylai pob taith ddechrau neu orffen yn yr ardal a roddodd drwydded tacsî/cerbyd hurio preifat y gyrrwr. Dywedodd y tystion fod gyrrwyr sydd wedi'u cofrestru gyda Transport for London yn gweithio yng Nghaerdydd ar hyn o bryd, ac mae 144 o yrwyr Uber sydd wedi'u cofrestru yng Nghasnewydd yn byw yng Nghaerdydd;
- Mae gorfodaeth yn broblem oherwydd oedran y ddeddfwriaeth gyfredol. Nid yw awdurdodau lleol yn gallu cymryd camau gorfodaeth ar hyn o bryd yn erbyn gyrrwr sy'n gweithio yn ei ardal ond sydd wedi'i drwyddedu gan awdurdod gwahanol. Mae angen mwy o arian i wella gorfodaeth;
- Roedd ymgynghoriad Llywodraeth Cymru ynglŷn â thrwyddedu tacsîs a cherbydau hurio preifat yn canolbwyntio ar weithredu argymhellion Comisiwn y Gyfraith. Fodd bynnag, awgrymodd y GMB y byddai angen diweddarau adroddiad Comisiwn y Gyfraith;
- Mae angen safonau ar lefel genedlaethol ar gyfer gyrrwyr a gweithredwyr;
- Mae angen system orfodaeth symlach;
- Mae angen diffiniad o berson 'addas a phriodol', ac mae angen cod ymddygiad ar gyfer gweithredwyr, a hynny er mwyn mynd i'r afael â'r risg o gamddefnyddio gyrrwyr a sefydlu system gwynion i yrwyr; ac
- Mae angen cofrestr genedlaethol o yrwyr a dull gweithredu cyson ledled Cymru.

## **Pwerau polisi porthladdoedd a phwerau datblygu**

Dyma rai o'r pwyntiau allweddol:

- Y farn bod polisi porthladdoedd cyfredol y DU yn effeithiol ar y cyfan ond y gallai datganoli gynnig mwy o eglurder a deialog mewn rhai meysydd;
- Y tu hwnt i rai dogfennau polisi ac arweiniad, mae'r polisi cyfredol wedi'i ddirprwyo'n helaeth i borthladdoedd ac yn cael ei arwain gan y farchnad. Mae hyn yn caniatáu i borthladdoedd weithredu'n hyblyg fel busnesau ac ymateb i anghenion cwsmeriaid;
- Bydd datganoli'n caniatáu i Lywodraeth Cymru gydgysylltu meysydd polisi perthnasol ac adlewyrchu porthladdoedd yn well yn ei strategaethau. Ar hyn o



bryd, mae meysydd polisi sy'n effeithio ar borthladdoedd wedi'u datganoli'n rhannol (e.e. cynllunio defnydd tir, trwyddedu morol a phrifyrdd) ac yn cael eu cadw'n rhannol (datblygu porthladdoedd);

- Mae Brexit a thrafodaethau am dollau a gwiriadau eraill yn faterion pwysig – mae capasiti yn dibynnu ar faint y porthladdoedd a pha mor gyflym y mae traffig yn llifo trwyddynt. Gall datganoli helpu drwy ddod â fframweithiau perthnasol ynghyd yng Nghymru;
- Gallai Cynllun Morol Cenedlaethol Cymru fod yn ddogfen go bwysig a fydd yn gorfod taro cydbwysedd rhwng datblygu cynaliadwy a diogelu'r amgylchedd morol;
- Mae porthladdoedd am weld diogelu amgylcheddol yn cael ei deilwra gyda pharthau porthladd i gefnogi polisi sydd o blaid busnesau a datblygiad. Nid yw'n bosibl ail-leoli porthladdoedd ac yn aml maent mewn ardaloedd sy'n economaidd ddifreintiedig;
- Mae angen sefyllfa deg ar borthladdoedd. O'i gymharu â Chymru, mae llywodraethau'r UE wedi sefydlu cyfundrefnau cydsynio symlach, a rhoddir trwyddedau hirach yn Lloegr, gyda mwy o weithgareddau wedi'u heithrio rhag gofynion trwyddedau morol;
- Mae oedi yn y broses gydsynio yn broblem fawr. Gellir colli cyfleoedd os na chaiff ceisiadau eu prosesu'n effeithlon;
- Roedd y porthladdoedd yn cefnogi 'parthau rhydd' mewn amgylchiadau priodol (h.y. ardaloedd gydag eithriadau rhag gofynion tollau mewnforio pan fydd nwyddau'n aros yn y parth), a hefyd yn cefnogi 'parthau porthladd' (trefniadau datblygu symlach a chyflymach);
- Bydd adnoddau yn Llywodraeth Cymru i weinyddu polisi yn bwysig – disgrifiwyd yr Alban fel model da gyda digon o staff, arbenigedd priodol a system effeithiol; ac
- Mae trafodaethau'n mynd rhagddynt gyda Llywodraeth Cymru, gyda rhai arwyddion cadarnhaol. Mae cysondeb wedi bod o ran y staff Llywodraeth Cymru y mae porthladdoedd wedi bod yn ymdrin â nhw a pharch gan y ddwy ochr at ei gilydd. Mae porthladdoedd mewn sefyllfa dda gyda swyddogion a'r tîm trafniadaeth.

