

Adroddiad ar y Memorandwm Cydsyniad Deddfwriaethol ar gyfer y Bil Gwasanaethau Bysiau (Rhif 2)

1. Cyflwynwyd y Bil Gwasanaethau Bysiau (Rhif 2) ("y Bil") yn Nhŷ'r Arglwyddi ar 17 Rhagfyr 2024. Noddir y Bil gan yr Adran Drafnidiaeth.
2. Gosododd Llywodraeth Cymru Femorandwm Cydsyniad Deddfwriaethol ar y Bil gerbron y Senedd ar 11 Mawrth 2025. Cyfeiriodd y Pwyllgor Busnes y Memorandwm at y Pwyllgor Newid Hinsawdd, yr Amgylchedd a Seilwaith gyda 9 Mai wedi ei nodi fel dyddiad cau ar gyfer adrodd.

Amcanion polisi

3. Mae Nodiadau Esboniadol y Bil yn esbonio ei ddiben fel a ganlyn:

"The Bus Services (No. 2) Bill brings forward primary legislative measures intended to support the government's commitment to deliver better buses. The intention is to empower local leaders in England to choose the bus operating model that works for their local area and provide powers to effectively underpin these models. This should help improve bus services and grow usage, as passengers benefit from a more reliable network that provides the connections people need across the country.

The Bill contains measures to simplify the process for local transport authorities (LTAs) who wish to pursue bus franchising; strengthen legislation governing Enhanced Partnership (EP) agreements between LTAs and bus operators; and enable LTAs to establish new local authority bus companies (LABCos).

It includes provisions that: devolve grant making powers to LTAs; provide greater protection against service cancellation by placing a duty on LTAs to consider the provision of socially necessary local services, reduce the use of new non-zero emission buses, and deliver a more accessible and inclusive bus network, including



measures aimed at protection from anti-social behaviour and violence against women and girls.

The Bill also contains measures aimed at improving the transparency and availability of data relating to bus services."

Darpariaethau yn y Bil y mae angen cydsyniad ar eu cyfer

4. Mae'r Memorandwm yn esbonio bod yr Ysgrifennydd Cabinet o'r farn mai dim ond mewn perthynas â chymal 23 o'r Bil y mae angen cydsyniad deddfwriaethol y Senedd. Mae'r Memorandwm yn esbonio bod Llywodraeth y DU o'r farn bod cymal 23 yn ymwneud â materion a gedwir yn ôl ac felly nad yw'n sbarduno'r broses cydsyniad deddfwriaethol yn y Senedd.

5. Mae'r Nodiadau Esboniadol ar gyfer y Bil yn dod i'r casgliad nad yw cymal 23 yn ymwneud â materion a gedwir yn ôl. Fodd bynnag, maent yn esbonio, er bod y ddarpariaeth yn rhychwantu Cymru, Lloegr a'r Alban ac yn gymwys i bob un ohonynt, mai dim ond i bersonau sydd wedi'u hawdurdodi i weithredu fel arolygwyr gan awdurdodau yn Lloegr y mae'n gymwys, ac felly nad oes angen cydsyniad deddfwriaethol ar ei chyfer, ym marn Llywodraeth y DU.

Cymal 23

6. Mae cymal 23 yn diwygio adran 24 o Ddeddf Cerbydau Cyhoeddus i Deithwyr 1981 i alluogi'r Ysgrifennydd Gwladol i wneud rheoliadau ynghylch ymddygiad arolygwyr sydd wedi'u hawdurdodi gan awdurdod trafndiaeth lleol yn Lloegr, mewn perthynas â gwasanaeth lleol sydd â man stopio yn Lloegr, pa un a yw'r cerbyd a ddefnyddir i ddarparu'r gwasanaeth hwnnw yn Lloegr ai peidio.

7. Diffinnir rôl arolygydd ("inspector") gan adran 24(4) o Ddeddf 1981 fel person sydd wedi'i awdurdodi i weithredu fel arolygydd gan ddeiliad y drwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus y mae'r cerbyd yn cael ei ddefnyddio odani. Bydd y Bil yn diwygio'r diffiniad hwn fel y gall awdurdodau trafndiaeth lleol yn Lloegr a Transport for London ("TfL"), yn ogystal â gweithredwyr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus, awdurdodi personau i fod yn arolygwyr ("inspectors"). Mae Memorandwm Pwerau Dirprwyedig Llywodraeth y DU yn esbonio y bydd hyn yn caniatáu i awdurdodau trafndiaeth lleol yn Lloegr a TfL awdurdodi swyddogion gorfodi sydd wedi'u hachredu'n lleol i arfer y pwerau sy'n ymwneud ag osgoi prynu tocyn yn Rheoliadau Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus (Ymddygiad Gyrwyr, Arolygwyr, Tocynwyr a Theithwyr) 1990.

8. Bwriedir i'r pŵer a ddarperir gan gymal 23 sicrhau bod rheoliadau'n egluro sut y bydd pwerau arolygwyr sydd wedi'u hawdurdodi gan awdurdodau trafndiaeth lleol neu gan TfL yn

gymwys pan fo gwasanaethau bysiau'n croesi ffiniau'r awdurdodau hynny neu TfL. Mae'n darparu bod y pŵer presennol i wneud rheoliadau yn adran 24(1)(b) o Ddeddf 1981 yn rhychwantu gwneud darpariaeth ynghylch a all arolygwyr sydd wedi'u hawdurdodi gan awdurdod trafnidiaeth lleol neu gan TfL arfer eu pwerau y tu allan i ardal TfL neu'r awdurdod trafnidiaeth lleol sydd wedi'u hawdurdodi, neu mewn perthynas â gwasanaeth bysiau lleol nad yw'n stopio yn ardal TfL neu'r awdurdod trafnidiaeth lleol sydd wedi'u hawdurdodi. Mae hyn yn cynnwys pan mai yng Nghymru neu yn yr Alban y mae'r cerbyd gwasanaeth cyhoeddus a ddefnyddir i ddarparu'r gwasanaeth. Nid yw'n estyn y pŵer gwneud rheoliadau mewn perthynas ag ymddygiad arolygwyr sydd wedi'u hawdurdodi gan ddeiliaid trwydded gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus.

9. Yn ymarferol, ac i'r graddau y mae'r ddarpariaeth yn effeithio ar Gymru, golyga hyn y caiff yr Ysgrifennydd Gwladol, drwy reoliadau, alluogi arolygydd sydd wedi'i awdurdodi gan awdurdod lleol yn Lloegr i gynnal arolygiad o wasanaeth trawsffiniol tra bo'r cerbyd yng Nghymru.

10. Mae'r Memorandwm yn esbonio y bydd yn dal i fod yn wir na all awdurdodau lleol yng Nghymru benodi arolygwyr ("inspectors") at ddibenion adran 24 o Ddeddf 1981 oni bai eu bod yn gwneud hynny yn rhinwedd eu swyddogaeth fel gweithredwr cerbydau gwasanaeth cyhoeddus mewn perthynas â gwasanaethau penodol. Mae hyn oherwydd mai dim ond mewn perthynas ag awdurdodau trafnidiaeth lleol yn Lloegr a TfL y mae'r diffiniad o arolygydd ("inspector") wedi'i ddiwygio. O'r herwydd, dywed yr Ysgrifennydd Cabinet yn y Memorandwm:

"Nid wyf yn pryderu am effaith y ddarpariaeth hon ar wasanaethau bysiau yng Nghymru oherwydd ni fyddant yn newid gallu gweithredwyr i benodi arolygwyr yng Nghymru."

11. Mae'r Ysgrifennydd Cabinet yn mynd ymlaen i ddweud:

"Mae natur gydgysylltiedig y system drafnidiaeth yng Nghymru a Lloegr yn golygu ei bod yn anochel y bydd gorgyffwrdd o ran buddiannau. Fodd bynnag, yn achos cymal 23 nid yw'n ceisio gwneud darpariaeth i Gymru, ond bydd yn effeithio ar fater datganoledig, h.y. gwasanaethau bysiau lleol."

12. Fel yr esbonnir yn y Memorandwm, ni fydd y ddarpariaeth yn effeithio ar allu gweithredwyr i benodi arolygwyr ar eu gwasanaethau bysiau lleol sydd ag un neu ragor o fannau stopio yng Nghymru. Fodd bynnag, o dan rai amgylchiadau, caiff yr Ysgrifennydd Gwladol reoleiddio ymddygiad arolygwyr gwasanaethau trawsffiniol, a hynny o dan adran 24 o Ddeddf 1981, fel y'i diwygir gan gymal 23 o'r Bil (a bwrw bod yr arolygydd wedi'i awdurdodi i weithredu yn y modd hwnnw gan awdurdod trafnidiaeth lleol yn Lloegr). Mewn geiriau eraill,

pan fo arolygydd wedi'i awdurdodi gan awdurdod trafnidiaeth lleol yn Lloegr a bo'r gwasanaeth bysiau perthnasol yn gweithredu'n rhannol yng Nghymru, byddai arolygwyr sy'n cynnal arolygiadau tra bo'r cerbyd gwasanaeth cyhoeddus yng Nghymru yn ddarostyngedig i reoliadau a wnaed gan yr Ysgrifennydd Gwladol.

13. Mae'r Ysgrifennydd Cabinet wedi argymhell y dylai'r Senedd gefnogi'r cynnig a rhoi ei chydsyniad iddo.

Y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru)

14. Ar 31 Mawrth 2025, cyflwynodd Llywodraeth Cymru y Bil Gwasanaethau Bysiau (Cymru) gerbron y Senedd. Bydd y Bil yn sefydlu fframwaith deddfwriaethol newydd i gefnogi'r gwaith o ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru, fel rhan o gynlluniau "un rhwydwaith, un amserlen, un tocyn" Llywodraeth Cymru i ddiwygio trafnidiaeth gyhoeddus. Nid yw'n addasu'r fframwaith cyfreithiol ar gyfer gwasanaethau bysiau yng Nghymru sydd y tu allan i'r diffiniad o "gwasanaeth bysiau lleol".

15. Mae Bil Bysiau Llywodraeth y DU, y mae'r Memorandwm hwn yn ei drafod, yn gymwys i raddau helaeth mewn perthynas â Lloegr yn unig. Fodd bynnag, nid yw'r Memorandwm yn nodi i ba raddau y gallai effeithio ar gynlluniau Llywodraeth Cymru i ddiwygio gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru.

Ein barn ni

Rydym yn nodi sylwadau'r Ysgrifennydd Cabinet ynghylch natur ryng-gysylltiedig trafnidiaeth gyhoeddus, yn enwedig mewn ardaloedd ger y ffin. Rydym hefyd yn nodi bod yr Ysgrifennydd Cabinet yn fodlon na fydd cymal 23 yn effeithio ar allu gweithredwyr i benodi arolygwyr yng Nghymru. Maes o law, credwn y dylai Llywodraeth Cymru ddatblygu canllawiau clir i weithredwyr bysiau yng Nghymru ynghylch y rhyngweithio rhwng cyfundrefnau arolygu Cymru a Lloegr ar wasanaethau trawsffiniol.

Byddem yn gwerthfawrogi sicrwydd gan yr Ysgrifennydd Cabinet nad oes unrhyw ddarpariaethau ym Mil Llywodraeth y DU sy'n gwrthdaro â nodau Bil Bysiau Llywodraeth Cymru. Byddem yn ddiolchgar am sicrwydd gan yr Ysgrifennydd Cabinet ei fod wedi cynnal trafodaethau gyda'r Adran Drafnidiaeth ar ryngweithiad y ddau Fil ac, yn benodol, bod Llywodraeth Cymru wedi cynnal dadansoddiad manwl ynghylch i ba raddau y bydd y darpariaethau ym Mil y DU yn effeithio ar gynigion Llywodraeth Cymru.