

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

Mesur Arfaethedig ynghylch Diogelwch
ar Gludiant i Ddysgwyr (Cymru)

Adroddiad Pwyllgor Cyfnod 1
Rhagfyr 2010



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

Gallwch weld copi electronig o'r adroddiad hwn ar wefan y Cynulliad Cenedlaethol:
www.cynulliadcymru.org

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

Y Swyddfa Ddeddfwriaeth
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 029 2089 8065
Ffacs: 029 2089 8021
e-bost: Swyddfadeddfwriaeth@cymru.gov.uk

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2010
Ceir atgynhyrchu testun y ddogfen hon am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng cyn belled ag y caiff ei atgynhyrchu'n gywir ac na chaiff ei ddefnyddio mewn cyd-destun camarweiniol na difriol. Rhaid cydnabod mai Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru sy'n berchen ar hawlfraint y deunydd a rhaid nodi teitl y ddogfen.

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

Mesur Arfaethedig ynghylch Diogelwch
ar Gludiant i Ddysgwyr (Cymru)

Adroddiad Pwyllgor Cyfnod 1
Rhagfyr 2010



Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

Sefydlwyd Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4 gan Gynulliad Cenedlaethol Cymru i ystyried ac adrodd ar ddeddfwriaeth a gyflwynir i'r Cynulliad, yn arbennig gan Lywodraeth Cymru. Mae'r Pwyllgor hefyd yn gallu ystyried ac adrodd ar ddeddfwriaeth anllywodraethol, fel sy'n briodol.

Pwerau

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 4 Chwefror 2009 fel un o bwyllgorau deddfwriaeth y Cynulliad Cenedlaethol. Mae ei bwerau wedi'u nodi yn Rheolau Sefydlog Cynulliad Cenedlaethol Cymru, yn arbennig Rheolau Sefydlog 10, 22 a 23. Mae'r rhain ar gael ar www.cynulliadcymru.org

Aelodau'r pwyllgor

<i>Aelod Pwyllgor</i>	<i>Plaid</i>	<i>Etholaeth neu Ranbarth</i>
Jenny Randerson (Cadeirydd)	Democratiaid Rhyddfrydol Cymru	Canol Caerdydd
Peter Black	Democratiaid Rhyddfrydol Cymru	Gorllewin De Cymru
Christine Chapman	Llafur	Cwm Cynon
Brian Gibbons	Llafur	Aberafan
Bethan Jenkins	Plaid Cymru	Gorllewin De Cymru
Jonathan Morgan	Plaid Geidwadol Cymru	Gogledd Caerdydd

Rhestr o adroddiadau cysylltiedig a gyhoeddwyd gan Bwyllgorau Deddfwriaeth

Teitl yr adroddiad

Adroddiad ar Orchymyn Cynulliad
Cenedlaethol Cymru (Cymhwysedd
Deddfwriaethol) (Trafnidiaeth) 2010

Dyddiad cyhoeddi

Ionawr 2010

Gellir gweld holl adroddiadau blaenorol y pwyllgor yn
<http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-committees/bus-committees-perm-leg.htm>

Cynnwys

Crynodeb o'r casgliadau a'r argymhellion	6
1. Cyflwyniad	12
2. Cefndir polisi.....	14
3. Egwyddorion cyffredinol y Mesur arfaethedig a'r angen am ddeddfwriaeth	17
Egwyddorion cyffredinol y Mesur arfaethedig	17
Pwerau i greu Rheoliadau a Gorchmynion yn y Mesur arfaethedig	20
Goblygiadau cost.....	22
Ein barn ni.....	24
4. Darpariaethau craidd: Adrannau 1 i 5	27
Adran 1: Disgrifiadau o gerbydau y caniateir eu defnyddio yn gludiant i ddysgwyr	27
Gosod gwregysau diogelwch priodol.....	28
Cael gwared yn raddol ar gerbydau deulawr.....	36
Cael gwared yn raddol â cherbydau hŷn	43
Y fanyleb 'bws melyn'	47
Materion eraill a godwyd gan ymgylgoreion yng nghyswllt adran 1	49
Adran 2: Recordio delweddau gweledol neu sain ar gludiant i ddysgwyr.....	51
Adran 3: Asesiadau risg diogelwch ar gyfer cludiant i ddysgwyr	59
Adran 4: Hyfforddi gyrwyr.....	66
Adran 5: Goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr	73
5. Gorfodaeth: Adrannau 6 i 11	81
Adran 6: Cosbau sifil	81
Adran 7: Awdurdod gorfodi	87
Adrannau 8, 9 a 10: Pŵer mynediad, pŵer archwilio, pŵer i ofyn am ddarparu gwybodaeth.....	92
Adran 11: Troseddau: atebolrwydd swyddogion a phartneriaid.....	95

6. Adran 12: Rheoliadau: ymgynghori	99
7. Adran 13: Dehongli	102
Diffiniad “cludiant i ddysgwyr”	102
Darpariaeth i ddisgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol	106
Crynodeb o’r dystiolaeth a gafwyd o’r holiadur plant a phobl ifanc	110
Tystion	114
Rhestr o’r dystiolaeth ysgrifenedig	115
Tystiolaeth ysgrifenedig a dderbyniwyd gan yr Aelod â Gofal, Ieuan Wyn Jones AC, Dirprwy Brif Weinidog a Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth.....	115
Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4 Cofnodion Cryno 2 Rhagfyr 2010	116

Crynodeb o'r casgliadau a'r argymhellion

Mae ein casgliadau a'n hargymhellion i'w gweld isod, yn y drefn y byddant yn ymddangos yn yr adroddiad hwn. Ewch i'r tudalennau perthnasol yn yr adroddiad i weld y dystiolaeth sy'n cyd-fynd â'r argymhellion:

Egwyddorion cyffredinol y Mesur arfaethedig

Rydym yn croesawu'r ddarpariaeth yn adran 14 o'r Mesur arfaethedig y bydd unrhyw reoliadau a gaiff eu creu o dan y Mesur yn amodol ar weithdrefn penderfyniad cadarnhaol y Cynulliad. (Paragraff 63)

Rydym yn cydnabod pwysau'r dystiolaeth a gafwyd gan ymgyngoreion yng nghyswllt goblygiadau ariannol y Mesur arfaethedig ac rydym yn tynnu sylw'r Dirprwy Brif Weinidog at y dystiolaeth hon. (Paragraff 65)

Yn seiliedig ar y dystiolaeth a gawsom, rydym yn fodlon argymhell bod y Cynulliad yn cytuno ag egwyddorion cyffredinol y Mesur arfaethedig, sef ei fod yn darparu fframwaith y gall y llywodraeth ei ddefnyddio i weithredu ymhellach eu hamcanion polisi ar gludiant i ddysgwyr. (Paragraff 67)

Adran 1: Disgrifiadau o gerbydau y caniateir eu defnyddio yn gludiant i ddysgwyr

Gosod gwregysau diogelwch priodol

Rydym yn croesawu datganiad y Dirprwy Brif Weinidog y byddai'n blaenoriaethu creu rheoliadau yng nghyswllt gwregysau diogelwch ar gludiant i ddysgwyr. (Paragraff 104)

Rydym yn nodi dystiolaeth y Dirprwy Brif Weinidog y gallai'r math o wregys diogelwch a ddefnyddir ar gludiant i ddysgwyr fod yn fater i'w ystyried fel rhan o asesiad risg cludiant o'r cartref i'r ysgol, ac rydym yn argymhell yn gryf bod unrhyw asesiadau risg o'r fath yn hyrwyddo defnyddio gwregysau diogelwch 'pob cenhedlaeth'. (Paragraff 107)

Rydym yn croesawu'r cyngor a roddir i ddisgyblion fel rhan o'r cod teithio y dylent wisgo gwregys diogelwch bob amser, os darperir un. (Paragraff 108)

Cael gwared yn raddol ar gerbydau deulawr

Rydym yn ystyried y byddai'n ddoeth aros am ganlyniad y cynlluniau peilot sy'n cael eu cynnal ar hyn o bryd mewn gwahanol rannau o Gymru yng nghyswllt defnyddio camerâu teledu cylch cyfyng a goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr cyn ffurfio unrhyw gasgliadau terfynol am ba mor ddymunol yw rhoi'r gorau'n raddol i ddefnyddio cerbydau deulawr, ac rydym yn argymhell y dull hwn i'r Dirprwy Brif Weinidog. (Paragraff 137)

Rydym hefyd yn ystyried mai asesiadau risg ddylai bennu a ddefnyddir cerbydau deulawr fel cludiant i ddysgwyr mewn ysgolion unigol. Rydym yn argymhell y dylai unrhyw reoliadau a wneir dan adran 1 alluogi cadw cerbydau deulawr mewn achosion ble mae asesiad risg wedi dangos bod angen parhau i ddefnyddio cerbydau deulawr am resymau diogelwch, yn enwedig mewn mannau codi a gollwng ar hyd taith cludiant i ddysgwyr. (Paragraff 138)

Yn ogystal â hyn, a chyn rhoi'r polisi hwn ar waith yn y dyfodol, rydym yn argymhell bod y Dirprwy Brif Weinidog yn cynnal archwiliad o nifer yr ysgolion yng Nghymru sydd heb ddigon o le ar eu safle i gynyddu nifer y cerbydau un llawr y gallai fod eu hangen o ganlyniad i'r penderfyniad polisi o roi'r gorau'n raddol i ddefnyddio cerbydau deulawr. (Paragraff 139)

Cael gwared yn raddol â cherbydau hŷn

Rydym yn fodlon y bydd adran 1 y Mesur arfaethedig yn galluogi Gweinidogion Cymru i reoleiddio i roi'r gorau'n raddol i ddefnyddio cerbydau hŷn. (Paragraff 156)

Y fanyleb 'bws melyn'

Gan y bu rhywfaint o ddryswch am y fanyleb bws melyn a ddefnyddir yn yr Unol Daleithiau ac a gâi hon ei defnyddio yng Nghymru, credwn y byddai'n ddefnyddiol i randdeiliaid pe bai'r Dirprwy Brif Weinidog yn egluro'r pwynt hwn. Un ffordd y gellid cyflawni hyn fyddai drwy fewnosod datganiad yn y Memorandwm Esboniadol. (Paragraff 166)

Defnyddio Deddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd 1995

Credwn y byddai'n ddefnyddiol i weithredwyr cludiant i ddysgwyr ystyried cerbydau y gellir mynd â chadeiriau olwyn arnynt fel rhan o unrhyw asesiad risg cludiant o'r cartref i'r ysgol. Rydym yn argymhell

bod y Dirprwy Brif Weinidog yn ystyried y mater hwn ar yr adeg briodol. (Paragraff 171)

Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat ac archwiliadau'r Swyddfa Cofnodion Troseddol (SCT)

Credwn ei bod yn bwysig bod llinell atebolrwydd glir yng nghyswllt archwiliadau SCT i yrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat a ddefnyddir i gludo dysgwyr. Awgrymw'n mai un ffordd o gyflawni hyn fyddai gwneud archwiliad SCT dilys yn rhan ofynnol o unrhyw drefniant dan gontract â chwmni tacsis neu gerbydau hurio preifat (neu â gyrrwr unigol, pan fo hynny'n berthnasol). Rydym yn argymhell bod y Dirprwy Brif Weinidog yn rhoi ystyriaeth briodol i'r mater hwn ar yr adeg briodol. (Paragraff 176)

Adran 2: Recordio delweddau gweledol neu sain ar gludiant i ddysgwyr

Credwn y dylid cael rheoliadau cadarn ar gyfer defnyddio, storio a chadw recordiadau camerâu teledu cylch cyfyng ar gludiant i ddysgwyr, ynghyd â mynediad at y recordiadau hynny. Rydym yn nodi bod adran 2 y Mesur arfaethedig yn darparu ar gyfer rheoliadau o'r fath, ac rydym yn croesawu ymrwymiad y Dirprwy Brif Weinidog i ymgynghori am y rheoliadau hyn – rydym yn argymhell ei fod yn gwneud hynny cyn gynted ag y caiff gyfle. (Paragraff 210)

Rydym hefyd yn argymhell y dylai rheoliadau a wneir dan adran 2 roi sylw i'r posibilrwydd o ddefnyddio recordiadau camerâu teledu cylch cyfyng ar gludiant i ddysgwyr at ddibenion hyfforddi, ac os yw'n bosibl, sut ac i ba raddau. (Paragraff 211)

Rydym yn fodlon y bydd creu'r rheoliadau dan adran 2 yn seiliedig ar weithdrefn penderfyniad cadarnhaol y Cynulliad. (Paragraff 212)

Rydym yn nodi tystiolaeth y Dirprwy Brif Weinidog y caiff trefniadau ar gyfer mynediad partïon perthnasol at ddelweddau a sain a recordiwyd ar gludiant i ddysgwyr eu hamlinellu mewn cytundeb rhwng yr awdurdod lleol a'r gweithredwr cludiant, ac rydym yn croesawu ei ymrwymiad i gyhoeddi cyfarwyddyd am y cytundebau hyn. Rydym yn argymhell ei fod yn gwneud hynny cyn gynted ag y caiff gyfle. (Paragraff 213)

Rydym yn fodlon ag adran 2 fel y'i drafftwyd. (Paragraff 214)

Adran 3: Asesiadau risg diogelwch ar gyfer cludiant i ddysgwyr

Ac ystyried y dystiolaeth yr ydym wedi'i chael, rydym yn argymhell, wrth greu rheoliadau dan yr adran hon, bod y Dirprwy Brif Weinidog yn rhoi sylw arbennig i sicrhau y ceir eglurder, fel rhan o'r broses asesu risg, o ran pwy sy'n gyfrifol am fannau codi a gollwng ar lwybr cludiant i ddysgwyr. (Paragraff 256)

Rydym yn fodlon ag adran 3 fel y'i drafftwyd. (Paragraff 257)

Adran 4: Hyfforddi gyrwyr

Rydym yn argymhell bod y Dirprwy Brif Weinidog yn ystyried bwrw ymlaen â mentrau hyfforddi i ddisgyblion am safonau diogelwch ac ymddygiad ar gludiant i ddysgwyr. (Paragraff 297)

Rydym yn argymhell yn gryf bod y Dirprwy Brif Weinidog, wrth greu rheoliadau, yn sicrhau y gwneir darpariaeth benodol i yrwyr dderbyn hyfforddiant arbennig os ydynt yn gweithio â phlant ag anghenion dysgu ychwanegol. (Paragraff 299)

Rydym yn fodlon ag adran 4 fel y'i drafftwyd. (Paragraff 301)

Adran 5: Goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr

Rydym yn fodlon mewn egwyddor bod blaenoriaeth polisi'r Dirprwy Brif Weinidog i ddarparu goruchwylwyr yn ymwneud â chludiant a ddarperir i blant oed ysgol gynradd. (Paragraff 328)

Rydym yn ymwybodol bod nifer o astudiaethau peilot yn cael eu cynnal ar hyn o bryd ledled Cymru a, gan ddibynnu ar ganlyniadau'r rhain, y gallai fod angen ymestyn y polisi hwn mewn rhai achosion i gynnwys goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr i grwpiau eraill, megis disgyblion oed ysgol uwchradd neu ddisgyblion yr ystyrir eu bod yn agored i niwed. Rydym yn ymddiried y bydd y Dirprwy Brif Weinidog yn ystyried tystiolaeth y cynlluniau peilot hyn yn llawn cyn greu rheoliadau dan yr adran hon yn y Mesur arfaethedig. (Paragraff 329)

Mae gennym rai pryderon y gallai blaenoriaethu disgyblion oed ysgol gynradd gael mwy o effaith ariannol yn yr ardaloedd awdurdod lleol hynny ble mae mwy o blant oed ysgol gynradd yn teithio i'r ysgol ar gludiant i ddysgwyr, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Rydym yn tynnu sylw'r Dirprwy Brif Weinidog at y pwynt hwn, ac yn ei annog i'w

ystyried yn llawn wrth weithredu darpariaethau'r adran hon yn y Mesur arfaethedig. (Paragraff 330)

Rydym yn argymhell bod y Dirprwy Brif Weinidog yn diwygio'r Mesur arfaethedig i alluogi unrhyw unigolyn sydd wedi cael hyfforddiant, yswiriant ac archwiliad SCT gan gorff perthnasol i weithredu fel goruchwyliwr ar gludiant i ddysgwyr, heb fod o reidrwydd yn "aelod staff" i'r corff perthnasol, fel sy'n ofynnol ar hyn o bryd yn adran 5. (Paragraff 334)

Adran 6: Cosbau sifil

Rydym yn fodlon ag adran 6 fel y'i drafftwyd. (Paragraff 372)

Adran 7: Awdurdod gorfodi

Rydym yn argymhell, wrth gyflwyno rheoliadau dan adran 7 y Mesur arfaethedig, bod y Dirprwy Brif Weinidog yn enwi'r Asiantaeth Gwasanaethau Cerbydau a Gweithredwyr (VOSA) yn gorff gorfodi perthnasol, gan fod gan VOSA brofiad ac arbenigedd sylweddol yn y maes hwn. (Paragraff 403)

Fodd bynnag, os na all yr Asiantaeth Gwasanaethau Cerbydau a Gweithredwyr gyflawni'r swyddogaeth hon, rydym yn argymhell y dylai'r Dirprwy Brif Weinidog, yn gyntaf, ystyried defnyddio sefydliad arall sy'n bodoli eisoes i gyflawni'r swyddogaeth hon, cyn sefydlu corff newydd. (Paragraff 404)

Rydym yn fodlon ag adran 7 fel y'i drafftwyd. (Paragraff 405)

Adrannau 8, 9 a 10: Pŵer mynediad, pŵer archwilio, pŵer i ofyn am ddarparu gwybodaeth

Rydym yn fodlon ag adrannau 8, 9 a 10 fel y'u drafftwyd. (Paragraff 426)

Adran 11: Troseddau: atebolrwydd swyddogion a phartneriaid

Gan fod adran 11 yn ymwneud â chreu troseddau ac atebolrwydd personol am fethu â chydymffurfio â dyletswyddau statudol dan y Mesur arfaethedig, rydym yn argymhell bod y Dirprwy Brif Weinidog yn diwygio'r Mesur arfaethedig i roi eglurder llwyr o ran ble y byddai'r atebolrwydd personol hwn, yn enwedig yng nghyswllt awdurdodau lleol, ysgolion, prifathrawon a llywodraethwyr. (Paragraff 440)

Adran 12: Rheoliadau: ymgynghori

Rydym yn fodlon ag adran 12 fel y'i drafftwyd. (Paragraff 452)

Adran 13: Dehongli

Diffiniad "cludiant i ddysgwyr"

Rydym yn argymhell y dylai'r Dirprwy Brif Weinidog ddiwygio'r Mesur arfaethedig er mwyn cynnwys darpariaeth a fyddai'n galluogi Gweinidog yn y dyfodol i wneud rheoliadau i ddefnyddio darpariaethau'r Mesur arfaethedig ar gyfer y cludiant a ddarperir i ddisgyblion yn ystod y diwrnod ysgol. Rydym yn cydnabod y bydd ar y Gweinidog perthnasol angen ymgynghori'n llawn â rhanddeiliaid cyn gwneud unrhyw reoliadau o'r fath. (Paragraff 480)

Roedd dau aelod o'r Pwyllgor yn gwrthwynebu'r argymhelliad hwn. Er iddynt gytuno bod y dystiolaeth a gawsom yn dangos bod angen i'r safonau diogelwch y darperir ar eu cyfer yn y Mesur arfaethedig fod yn berthnasol i gludiant i ddysgwyr yn ystod y diwrnod ysgol, roeddent yn credu bod y mater hwn yn fwy priodol i Fesur yn y dyfodol. (Paragraff 481)

Darpariaeth i ddisgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol

Rydym yn argymhell bod y Dirprwy Brif Weinidog yn cyflwyno Mesur ar yr adeg briodol yn y dyfodol i ddarparu safonau diogelwch y Mesur arfaethedig hwn i ddisgyblion 17 i 19 oed ag anghenion dysgu ychwanegol sy'n teithio ar gludiant i ddysgwyr. (Paragraff 485)

1. Cyflwyniad

Cefndir

1. Ar 20 Medi 2010, cyflwynodd y Dirprwy Brif Weinidog a'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth, Ieuan Wyn Jones AC ('y Dirprwy Brif Weinidog'), y Mesur arfaethedig ynghylch Diogelwch ar Gludiant i Ddysgwyr (Cymru) ('y Mesur arfaethedig') a Memorandwm Esboniadol. Gwnaeth ddatganiad llafar yn ystod cyfarfod llawn y Cynulliad y diwrnod canlynol.
2. Cyfeiriwyd y Mesur arfaethedig at Bwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4 ('y Pwyllgor') gan y Pwyllgor Busnes ar 16 Medi 2010, i'r Pwyllgor "ystyried ac adrodd ar egwyddorion cyffredinol y Mesur arfaethedig"¹ ddim hwyrach na 17 Rhagfyr 2010².

Cwmpas Gwaith Craffu'r Pwyllgor

3. Yn ein cyfarfod cyntaf ar 30 Medi 2010, cytunwyd ar gwmpas ein gwaith craffu, fel yr amlinellir isod:

Ystyried:

- i) yr angen am Fesur arfaethedig i gyflenwi'r amcanion polisi a ddatganwyd, sef "gwella delwedd diogelwch a phrofiadau teithio ar gludiant pwrpasol i ddysgwyr";
- ii) a yw'r Mesur arfaethedig yn cyflawni'r amcanion a ddatganwyd ai peidio;
- iii) y darpariaethau allweddol a amlinellir yn y Mesur arfaethedig ac a ydynt yn briodol i gyflawni ei amcanion ai peidio;
- iv) y rhwystrau posibl i weithredu'r darpariaethau allweddol ac a yw'r Mesur arfaethedig yn eu hystyried ai peidio;
- v) barn rhanddeiliaid a fydd yn gorfod gweithio gyda'r trefniadau newydd.

¹ Yn unol â Rheol Sefydlog 23.23

² Dyddiad derbyn yr adroddiad wedi'i bennu gan y Pwyllgor Busnes

Dull y Pwyllgor o gasglu tystiolaeth

4. Cynhaliwyd ymgynghoriad eang gennym, a chyhoeddwyd galwad agored am dystiolaeth ysgrifenedig drwy gyfrwng cyfryngau Cymru a gwefan y Cynulliad.
5. Aethom ati i wahodd sefydliadau allweddol â diddordeb yn y pwnc dan sylw i gyflwyno tystiolaeth ysgrifenedig i roi sail i'n gwaith. Mae rhestr o'r rheini a gyflwynodd dystiolaeth ysgrifenedig ar gael ar ddiwedd yr adroddiad hwn.
6. Clywsom dystiolaeth lafar gan nifer o dystion; mae manylion pellach wedi'u hatodi ar ddiwedd yr adroddiad hwn.
7. Hefyd, cyhoeddwyd holiadur gennym, ar ffurf copi caled ac yn electronig ar wefan y Cynulliad, er mwyn casglu barn plant a phobl ifanc am y Mesur arfaethedig hwn. Mae crynodeb o'u hatebion wedi'i atodi ar ddiwedd yr adroddiad hwn.
8. Bu'n rhaid i ni wneud ein gwaith craffu mewn cyfnod cymharol fyr, ac rydym yn ddiolchgar i bawb a roddodd dystiolaeth. Mae eu cyfraniad i'n gwaith o ystyried y Mesur arfaethedig wedi bod yn amhrisiadwy.
9. Wrth adrodd am y Mesur arfaethedig, rydym wedi ystyried barn pob un o'r grwpiau sy'n ymwneud â meysydd addysg a thrafnidiaeth, ac wedi ceisio adlewyrchu'r materion allweddol a godwyd yn eu tystiolaeth yng nghyswllt y Mesur arfaethedig, gan fabwysiadu dull cydsyniol.
10. Mae'r Pwyllgor Materion Cyfansoddiadol a'r Pwyllgor Cyllid hefyd wedi adrodd am y Mesur arfaethedig. Mae eu hadroddiadau ar gael ar wahân, ar wefan y Cynulliad.³
11. Mae'r adroddiad canlynol yn rhoi manylion y casgliadau a ffurfiwyd gennym yn seiliedig ar y dystiolaeth a gafwyd wrth i ni wneud ein gwaith.

³ [Linc at dudalen rhyngrwyd 'Adroddiadau' y Pwyllgor Cyllid, Adroddiad y Pwyllgor Materion Cyfansoddiadol, Rhagfyr 2010](#)

2. Cefndir polisi

Cymhwysedd Deddfwriaethol

12. Mae cymhwysedd deddfwriaethol y Cynulliad yng nghyswllt teithio gan ddysgwyr yn deillio o Fater 5.10 Atodlen 5 Deddf Llywodraeth Cymru 2006. Amlinellir y Mater hwn yn Atodlen 5 fel a ganlyn:

“Mater 5.10
Trefniadau i bersonau deithio i fannau eraill ac o fannau eraill lle y maent yn derbyn addysg neu hyfforddiant.

Mae'r mater hwn yn gymwys i'r canlynol —
(a) personau sy'n cael addysg feithrin, gynradd, uwchradd neu bellach neu hyfforddiant;
(b) personau a ddisgrifir ym mater 5.17 sy'n cael addysg uwch.”

13. Mater 5.10 oedd yn darparu'r cymhwysedd i'r Cynulliad ffurfio Mesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) 2008 ('Mesur 2008').

14. Mesur 2008 sy'n darparu fframwaith deddfwriaethol darparu cludiant i'r ysgol yng Nghymru, gan bennu dan ba amgylchiadau y mae'n rhaid i awdurdodau lleol ddarparu cludiant am ddim i'r ysgol, hyrwyddo mynediad at addysg cyfrwng Cymraeg, ymestyn pwerau prifathrawon i roi sylw i ymddygiad gwael a rhoi pwerau i awdurdodau lleol i hyrwyddo cynaliadwyedd.⁴

15. Pan oedd y Pwyllgor Menter a Dysgu'n ystyried Mesur 2008 (wrth i'r Mesur basio drwy'r Cynulliad) daeth i'r amlwg, oherwydd rhai eithriadau penodol i'r cymhwysedd ym Mater 5.10, nad oedd awdurdod y Cynulliad i ddeddfu ar gyfer materion sy'n ymwneud â diogelwch cerbydau'n ddigon eang. Arweiniodd hyn at ymrwymiad gan y Dirprwy Brif Weinidog i geisio mwy o bwerau dros safonau diogelwch cerbydau a ddefnyddir i gludo dysgwyr.

16. Fe wnaeth Gorchymyn Cynulliad Cenedlaethol Cymru (Cymhwysedd Deddfwriaethol) (Trafnidiaeth) 2010 ('Gorchymyn 2010') ymestyn cymhwysedd deddfwriaethol y Cynulliad yn y maes hwn drwy ddiwygio'r eithriadau ym Mater 5.10, gan alluogi'r Cynulliad i ddeddfu ar gyfer y math o gerbyd y ceir ei ddefnyddio ar gyfer cludiant pwrpasol i ddysgwyr a nodweddion diogelwch y cerbydau hynny.

⁴ Gweler y Memorandwm Esboniadol, paragraffau 3.1-3.9, tudalennau 5-6

17. Mae'r cymhwysedd a roddir gan Orchymyn 2010 yn ymwneud â bysiau ysgol pwrpasol (yn ogystal â thacsis a cherbydau hurio preifat), ond nid bysiau gwasanaeth cyhoeddus – nid yw'r mater hwn wedi'i ddatganoli.

18. Mae'r Mesur arfaethedig yn defnyddio'r cymhwysedd a ddeilliodd o Orchymyn 2010 drwy geisio diwygio Mesur 2008 i ddarparu ar gyfer diogelwch ar gludiant i ddysgwyr.

Amcanion polisi'r Mesur arfaethedig

19. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn amlinellu amcanion polisi'r Mesur arfaethedig:

“Nod y Mesur arfaethedig ynghylch Diogelwch ar Gludiant i Ddysgwyr yw gwella delwedd ac ansawdd cludiant penodedig i ddysgwyr a sicrhau bod y safonau diogelwch yn ddigon uchel i ennyn hyder y cyhoedd a'r rhieni mewn cludiant penodedig i ddysgwyr.”⁵

20. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn mynd yn ei flaen i ddatgan y bydd y Mesur arfaethedig yn ategu'r amcan o annog newid moddol oddi wrth ddefnyddio ceir tuag at gludiant ar y cyd i'r ysgol.⁶

21. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn nodi y bydd y Mesur arfaethedig yn galluogi Gweinidogion Cymru i roi dyletswydd ar awdurdodau lleol, neu ar gyrff llywodraethu ysgolion a gynhelir, i:

- (i) gosod gwregysau diogelwch priodol (rhan 1);
- (ii) defnyddio cerbydau unllawr yn unig (rhan 1);
- (iii) defnyddio bysiau sydd wedi'u gweithgynhyrchu ar ôl dyddiad penodol (rhan 1);
- (iv) gosod teledu cylch cyfyng a bodloni'r amodau gweithredu a nodir gan Weinidogion Cymru (rhan 2);
- (v) defnyddio cerbydau sy'n bodloni'r fanyleb ar gyfer 'bysiau melyn' a'r safonau ar gyfer bysiau o'r fath (rhan 1);

⁵ Memorandwm Esboniadol, paragraff 1.1, tudalen 3

⁶ Memorandwm Esboniadol, paragraff 3.10, tudalen 6

- (vi) darparu'r safonau perthnasol ar gyfer hyfforddi gyrwyr a nodir gan Weinidogion Cymru (rhan 4);
- (vii) cynnal yr asesiadau risg diogelwch a nodir gan Weinidogion Cymru (rhan 3);
- (viii) darparu staff i oruchwylio bysiau ysgol (rhan 5); a
- (ix) o ran taccis a cherbydau hurio preifat, bodloni'r manylebau a nodir gan Weinidogion Cymru (rhan 1)."⁷

22. Mae hefyd yn datgan bod y Mesur arfaethedig yn rhoi'r pŵer i Weinidogion Cymru ei gwneud yn drosedd i ddarparwyr cludiant i ddysgwyr dorri rheoliadau diogelwch statudol; creu trefn cosbau sifil i'w defnyddio os bydd darparwyr cludiant i ddysgwyr yn torri'r rheoliadau diogelwch; sefydlu corff gorfodi i orfodi'r rheoliadau; a sefydlu tribiwnlys ar gyfer apelau.⁸

23. Mae'r Mesur arfaethedig wedi'i rannu'n ddau brif faes, sef darpariaethau craidd (adrannau 1 i 5) a darpariaethau gorfodi (adrannau 6 i 11). Mae darpariaethau cyffredinol yn ymwneud ag ymgynghori, dehongli, gorchmynion a rheoliadau, a chychwyn, wedi'u hamlinellu yn adrannau 12 i 16.

⁷ Memorandwm Esboniadol, paragraff 1.2, tudalen 3

⁸ Memorandwm Esboniadol, paragraff 1.3, tudalen 3

3. Egwyddorion cyffredinol y Mesur arfaethedig a'r angen am ddeddfwriaeth

Egwyddorion cyffredinol y Mesur arfaethedig

Tystiolaeth gan ymgynghoreion

24. Roedd y rhan fwyaf o'r dystiolaeth a gawsom ynglŷn ag egwyddorion cyffredinol y Mesur arfaethedig yn gadarnhaol, ac roedd y rhan fwyaf o'r ymgynghoreion, gan gynnwys Belt Up School Kids (BUSK), SNAP Cymru, Trafnidiaeth Casnewydd, Cymdeithas Genedlaethol Prifathrawon Cymru (NAHT Cymru), Cymdeithas Arweinwyr Ysgolion a Cholegau Cymru (ASCL Cymru), Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru (CPT Cymru), Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (WLGA), Cymdeithas Cyfarwyddwyr Addysg Cymru (ADEW) a Chymdeithas Cydgysylltwyr Trafnidiaeth Cymru (ATCO) yn croesawu'r Mesur arfaethedig fel modd o wella safonau diogelwch ar gludiant i ddysgwyr a galluogi rhieni i fod yn fwy hyderus ynghylch cludiant i ddysgwyr.

25. Wrth fynegi eu cefnogaeth i'r Mesur arfaethedig, dywedodd BUSK beth oedd prif fuddiannau'r ddeddfwriaeth yn eu tyb hwy:

“The proposed Measure has the potential to bring about a sweeping change in what organisations currently do by requiring transport providers, local authorities and schools to work to a specific standard. By implementing a set of requirements that are not optional means that no matter what a student’s postcode, they will be able to expect a level of service provision and improved safety standards. No longer will it be a postcode lottery.”⁹

26. Gwnaeth SNAP Cymru bwynt tebyg yn eu dystiolaeth ysgrifenedig, a gwnaethant sylwadau hefyd am effaith debygol y Mesur arfaethedig yn y tymor hwy:

“(…) over time [the proposed Measure] will further change the image of school transport and build confidence in parents and

⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 1

young people as well raise the status of drivers and escorts providing learner travel services.”¹⁰

27. Mynegodd Comisiynydd Plant Cymru (‘y Comisiynydd Plant’) ei gefnogaeth i’r Mesur arfaethedig, gan ddadlau:

“(…) on the basis of the evidence from children and young people themselves there is a need for a Measure to improve the safety image and travel experience of dedicated learner transport and to ensure that children and young people as well as the public and parents have confidence in the safety standards.”¹¹

28. Roedd Llywodraethwyr Cymru hefyd yn cefnogi egwyddorion cyffredinol y Mesur arfaethedig, a dywedasant ei bod yn braf gweld bod y Cynulliad wedi sicrhau mwy o bwerau yng nghyswllt diogelwch ar gludiant i ddysgwyr (megis gwregysau diogelwch, trefniadau eistedd a goruchwylwyr) a bod y Mesur arfaethedig wedi darparu ar gyfer y rhain, ynghyd â materion diogelwch eraill megis defnyddio teledu cylch cyfyng a threfniadau i hyfforddi gyrwyr. Dywedasant hefyd:

“(…) some of the provision in the proposed measure could be delivered by consortia working which may prove more cost effective and efficient. The importance of collaboration between local authorities, governing bodies and other education providers cannot be over-emphasised on this important area. Nevertheless, local authorities should retain the task of assessing the travel needs of learners and the required arrangements.”¹²

29. Yn eu tystiolaeth, dadleuodd CPT Cymru fod nifer o’u haelodau eisoes yn defnyddio’r mentrau diogelwch a gynigir dan y Mesur “ar ryw ffurf neu’i gilydd”, a’u bod wedi’u cyflwyno mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol. Dywedasant:

“(…) a Wales-wide approach (…) would be beneficial in obtaining a quality provision throughout Wales. It would appear

¹⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 3

¹¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 12

¹² Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 7

that the Measure succeeds in bringing together all the good work already adopted by CPT members.”¹³

30. Cododd Trafnidiaeth Dinas Casnewydd bwynt tebyg yn eu tystiolaeth, gan ddweud bod nifer o'r mesurau diogelwch a gynigir yn y ddeddfwriaeth yn adlewyrchu eu harferion eu hunain a'i bod yn briodol mabwysiadu'r mesurau hyn ledled Cymru. Fodd bynnag, mynegasant bryder â dwy o'r mentrau diogelwch a gynigir dan y Mesur, sef gosod gwregysau diogelwch priodol a defnyddio cerbydau un llawr yn unig.¹⁴

31. Roedd nifer o'r ymgylgoreion eraill, gan gynnwys BUSK, WLGA ac ADEW, hefyd yn bryderus am y mentrau hyn ac am fentrau eraill sy'n codi o'r Mesur arfaethedig, gan gynnwys y 'safon bws melyn', cael gwared â hen gerbydau'n raddol, defnyddio teledu cylch cyfyng ar gludiant i ddysgwyr a'r gallu i recriwtio goruchwylwyr a'u cadw. Trafodir y materion hyn yn fanylach ym Mhennod 4 yr adroddiad hwn.

32. Roedd y dystiolaeth a gawsom gan blant a phobl ifanc yn dangos mwyafrif clir o blaid egwyddorion cyffredinol y Mesur arfaethedig.¹⁵

Tystiolaeth gan y Gweinidog

33. Yn ei dystiolaeth, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog fod cyflwyno'r Mesur arfaethedig yn cyflawni ymroddiad hirsefydlog i gyflwyno deddfwriaeth sy'n ymwneud â safonau diogelwch cerbydau a ddefnyddir i gludo dysgwyr, ar ôl nifer o ddamweiniau'n cynnwys bysiau'n cludo plant, a arweiniodd at farwolaeth Stuart Cunningham-Jones ac anafiadau i nifer o bobl eraill.¹⁶

34. Dywedodd mai amcanion polisi allweddol y Mesur arfaethedig oedd:

“(…) improve the quality and safety standards of dedicated learner transport by enabling Ministers to set out in regulations a consistent set of minimum safety standards for dedicated learner transport vehicles in relation to matters such as fitting

¹³ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 6

¹⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 2

¹⁵ Darperir crynodeb o'r dystiolaeth a gafwyd i'r holiadur plant a phobl ifanc ar ddiwedd yr adroddiad hwn

¹⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 5, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4 a'r Memorandwm Esboniadol, paragraff 3.12, tudalen 7.

seat belts and closed-circuit television, single-decker buses, driver training and risk assessment.”¹⁷

35. Aeth yn ei flaen:

“As the explanatory memorandum highlights, non-legislative approaches have not succeeded in delivering the consistent safety standards that we want. Therefore, the proposed Measure takes forward the commitment that I made in committee at an earlier stage that I would seek legislative competence to introduce these legislative proposals.”¹⁸

Pwerau i greu Rheoliadau a Gorchmynion yn y Mesur arfaethedig

Cefndir

36. Mae natur fframwaith i'r Mesur arfaethedig, ac mae'n darparu pwerau estynedig i greu rheoliadau i Weinidogion Cymru.

37. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn datgan y byddai rheoliadau o dan y Mesur arfaethedig yn cael “eu cyflwyno yn raddol”.¹⁹

Tystiolaeth gan ymgynghoreion

38. Gofynasom i ymgynghoreion am eu safbwyntiau am y dull hwn, ac a oeddent yn credu bod y cydbwysedd cywir wedi'i daro rhwng pwerau ar wyneb y Mesur arfaethedig a'r pwerau a roddwyd i Weinidogion Cymru i greu rheoliadau.

39. Dywedodd NAHT Cymru, ASCL Cymru, WLGA ac ADEW i gyd eu bod o blaid dull fesul cam. Awgrymodd WLGA ac ADEW y byddai'n helpu â materion megis cost y Mesur arfaethedig a rhai o'r elfennau ymarferol, megis newidiadau i fflydoedd bysiau ysgol.²⁰

40. Yn ei dystiolaeth, nododd y Comisiynydd Plant fod y Dirprwy Brif Weinidog wedi cymryd y farn mai Mesur fframwaith oedd y “ffordd fwyaf hwylus o gyflwyno'r ddeddfwriaeth cyn diwedd tymor presennol y Cynulliad”, ond aeth yn ei flaen i ddweud:

“However as the Measure is a framework Measure and the detail will be contained within the Regulations it is difficult at this

¹⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 5, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 5, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁹ Memorandwm Esboniadol, paragraff 8.8, tudalen 27

²⁰ Cofnod y Trafodion, paragraffau 8-9, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

point in time to comment as to whether the sections will achieve the stated objectives.”²¹

41. Yn eu tystiolaeth, mynegodd SNAP Cymru rai pryderon am y dull fesul cam, gan ddweud eu bod yn poeni y gallai hyn achosi oedi cyn gweithredu darpariaethau allweddol, megis y gofyniad i osod gwregysau diogelwch ar fysiau ysgol a diweddu'r consesiwn 3 disgybl yn rhannu sedd i 2.²²

Tystiolaeth gan y Gweinidog

42. Gofynasom i'r Dirprwy Brif Weinidog pam yr oedd wedi mabwysiadu dull fframwaith yn y Mesur arfaethedig. Am y pwynt hwn, dywedodd:

“I would have preferred to put more on the face of the proposed Measure, but it was a matter of having to deal with quite severe time constraints. (...) it would have been very difficult to have a detailed proposed Measure within the timescale. Therefore, while there are some matters that, ideally, I would have wanted to include on the face of the proposed Measure, we also wanted to ensure that it was enacted before the end of this third Assembly, and therefore the other matters will have to be dealt with through regulations.”²³

43. Aeth yn ei flaen i ddweud mai mater i'r llywodraeth nesaf fyddai'r amserlen ar gyfer cyflwyno rheoliadau dan y Mesur arfaethedig, gan na fyddai amser i wneud hynny cyn etholiad nesaf y Cynulliad ym mis Mai 2011. Dywedodd:

“I have made it clear that my priority is to introduce legislation requiring the fitting of seat belts, because this would ensure that every child has a dedicated seat fitted with a seat belt, and it would prohibit the three-for-two seating concession. (...) The other issues, such as closed-circuit television and double-decker buses, would need to follow, and we will need to agree on the timescales for compliance with the new regulations. You cannot expect compliance overnight, so there should be a

²¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 12

²² Cofnod y Trafodion, paragraff 9, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²³ Cofnod y Trafodion, paragraff 11, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

reasonable timescale for the introduction of regulations, in respect of the contracts (...) and the cost implications.”²⁴

Goblygiadau cost

Cefndir

44. Mae Rhan 2 y Memorandwm Esboniadol, yr ‘Asesiad Effaith Rheoleiddiol’, yn rhoi asesiad o’r costau sy’n gysylltiedig â rhoi’r Mesur arfaethedig ar waith.

45. Mae cylch gwaith Pwyllgor Cyllid y Cynulliad yn ei alluogi i ystyried ac adrodd am wybodaeth ariannol a gyflwynir i gefnogi Mesurau’r Cynulliad. Gwahoddodd y Pwyllgor Cyllid y Dirprwy Brif Weinidog i roi tystiolaeth lafar am oblygiadau ariannol y Mesur arfaethedig yn eu cyfarfod ar 4 Tachwedd 2010. I roi sail i’w gwaith o gasglu tystiolaeth, rydym wedi rhannu’r holl wybodaeth a gawsom gan ymgynghoreion yng nghyswllt costau â’r Pwyllgor hwnnw.

46. Ar y sail hon ac er mwyn osgoi dyblygu, nid ydym wedi ystyried yn fanwl agweddau ariannol y Mesur arfaethedig, gan fod y mater hwn yn fwy priodol i’r Pwyllgor Cyllid. Mae eu hadroddiad am y Mesur arfaethedig ar gael ar wahân.

47. Fodd bynnag, ac ystyried y dystiolaeth sylweddol a gawsom gan ymgynghoreion yng nghyswllt costau, roeddem yn ystyried ei bod yn bwysig bod ein hadroddiad yn cynrychioli’r dystiolaeth honno.

Tystiolaeth gan ymgynghoreion

48. Soniodd nifer sylweddol o ymgynghoreion am oblygiadau ariannol gweithredu darpariaethau’r Mesur arfaethedig.

49. Yn eu tystiolaeth, soniodd WLGA ac ADEW am bryder eang o fewn llywodraeth leol am y costau sy’n gysylltiedig â’r Mesur arfaethedig ac am yr adnoddau sydd ar gael i weithredu’r darpariaethau. Dywedasant:

“As the Explanatory Memorandum to the Measure states, school transport costs have risen significantly in recent years and these costs continue to rise, reaching £102.2 million in 2007/08. Councils are working hard to ensure that cuts will not impact adversely on service provision in areas like learner

²⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 34, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

travel, for example through collaborative approaches to school transport and addressing the high cost of SEN transport.

Although such measures are expected to make savings there are concerns that there will not be resources available, within diminishing local authority budgets, to fund the predicted £46 million cost to introduce this Measure.”²⁵

50. Aethant yn eu blaenau i ddweud, er bod y Dirprwy Brif Weinidog wedi dweud y byddai'n darparu mwy o gymorth ariannol i gyflwyno nodweddion diogelwch penodol ac y byddai'r cyllid hwn yn amodol ar yr adnoddau sydd ar gael:

“This does not provide local authorities with a sufficient guarantee of funding to enable them to implement the Measure. There needs to be a clear commitment that should this Measure be implemented then it will be fully funded by the Welsh Assembly Government.”²⁶

51. Aethant ati i dynnu sylw at y darpariaethau yn y Mesur arfaethedig i osod cosbau troseddol a sifil ar awdurdodau lleol am fethu â gweithredu'r rheoliadau diogelwch newydd, gan ddweud:

“If the Assembly Government does not find available resources then local authorities will still be responsible for implementing the legislation, this could lead to services being cut in other areas to ensure this legislation is complied with.”²⁷

52. Ategwyd y safbwyntiau hyn gan awdurdodau lleol eraill, gan gynnwys Dinas a Sir Abertawe a Chyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf.²⁸

53. Dywedodd CPT Cymru eu bod yn pryderu am oblygiadau cost y Mesur arfaethedig i'w haelodau:

“The Measure will place higher demands on CPT members in terms of resources and time. The Explanatory Memorandum to the proposed Safety on Learner Transport Measure, (paragraph 8.8) notes that the Welsh Assembly Government intends to meet the costs associated with the Measure subject to available

²⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

²⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

²⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

²⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 10 ac SLT 11

resources. Annexe C of the memorandum gives estimated gross costs of the main proposals. The impact will inevitably be in significantly greater cost. In addition to the capital cost of introducing several of these measures there are also, for example, training implications. The introduction of any significant scheme such as this will inevitably create changes to current operating practices at many bus and coach operators in Wales.”²⁹

54. Yn eu tystiolaeth, dywedodd ATCO Cymru fod angen ystyried y costau anuniongyrchol posibl y gallai'r Mesur arfaethedig eu hachosi:

“The report [Explanatory Memorandum] only seems to consider or include direct costs. The Assembly would need to consider some of the indirect costs (staffing required to implement, monitor and review these measures; campus changes to accommodate vehicles; the cost of delivering/monitoring training and supervisor etc).”³⁰

Tystiolaeth gan y Gweinidog

55. Gofynasom i'r Dirprwy Brif Weinidog egluro a oedd yn bwriadu sicrhau y byddai mwy o adnoddau ar gael fel rhan o weithredu'r Mesur arfaethedig.

56. Dywedodd y byddai'n rhaid ystyried y mater hwnnw'n ofalus iawn wrth gyflwyno'r rheoliadau ac nad yw cyflwyno'r Mesur arfaethedig yn achosi mwy o gostau, gan na ddaw'r rheini nes i'r rheoliadau gael eu cyflwyno.³¹

57. Aeth yn ei flaen i ddweud:

“We would need to consider the costs involved carefully with local authorities and contractors. At that time, we would need to take decisions on what financial assistance we could give, if any.”³²

Ein barn ni

Yr angen am deddfwriaeth

²⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 6

³⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 10

³¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 32, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

³² Cofnod y Trafodion, paragraff 32, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

58. Rydym yn nodi'r dystiolaeth gan y Dirprwy Brif Weinidog mai diben y Mesur arfaethedig yw cyflawni amcan y llywodraeth o wella delwedd ddiogelwch a phrofiadau teithio cludiant ysgol pwrpasol, a gweithredu i sicrhau bod safonau diogelwch yn ddigon uchel i'r cyhoedd a rhieni allu bod yn hyderus mewn cludiant ar y cyd i ddysgwyr.

59. Rydym yn cydnabod bod cyflwyno'r Mesur arfaethedig yn golygu bwrw ymlaen ag ymrwymiad gan y Dirprwy Brif Weinidog i geisio cymhwysedd deddfwriaethol i gyflwyno'r cynigion deddfwriaethol hyn ac nad yw dulliau heb ddeddfwriaeth, yn ei farn ef, wedi llwyddo i gyflawni'r safonau diogelwch cyson sy'n ofynnol gan y llywodraeth.

60. Roedd y dystiolaeth a dderbyniasom gan ymgynghoreion yn dangos consensws cyffredinol o blaid yr angen am ddeddfwriaeth i wella diogelwch ac ansawdd cludiant o'r cartref i'r ysgol yng Nghymru.

Natur fframwaith y Mesur arfaethedig

61. Yng nghyswllt natur fframwaith y Mesur arfaethedig, rydym yn nodi'r dystiolaeth gan y Dirprwy Brif Weinidog y byddai'n well ganddo fod wedi cynnwys mwy o fanylion ar wyneb y ddeddfwriaeth, ond y cafodd ei atal rhag gwneud hynny oherwydd cyfyngiadau amser o ganlyniad i etholiad y Cynulliad a gynhelir ym mis Mai 2011.

62. Rydym yn derbyn, fel Mesur fframwaith, y bydd manylion ei weithredu'n fater i reoliadau'r dyfodol ac i lywodraeth yn y dyfodol. Rydym yn ymddiried y bydd y Gweinidog priodol yn ymgynghori'n eang wrth greu rheoliadau dan y Mesur arfaethedig.

63. Yn olaf, **rydym yn croesawu'r ddarpariaeth yn adran 14 o'r Mesur arfaethedig y bydd unrhyw reoliadau a gaiff eu creu o dan y Mesur yn amodol ar weithdrefn penderfyniad cadarnhaol y Cynulliad.**

Costau

64. Fel y nodir uchod, ni wnaethom ystyried goblygiadau cost y Mesur arfaethedig yn fanwl, gan fod y Pwyllgor Cyllid am ystyried y rhain.

65. Fodd bynnag, **rydym yn cydnabod pwysau'r dystiolaeth a gafwyd gan ymgynghoreion yng nghyswllt goblygiadau ariannol y Mesur arfaethedig ac rydym yn tynnu sylw'r Dirprwy Brif Weinidog at y dystiolaeth hon.**

Casgliad

66. Rydym yn nodi bod y rhan fwyaf o ymgynghorion wedi mynegi cefnogaeth i egwyddorion cyffredinol y Mesur arfaethedig, sef ei fod yn darparu cyfrwng deddfwriaethol i gyflawni ymrwymiad cynharach gan y Dirprwy Brif Weinidog yng nghyswllt diogelwch ac ansawdd cludiant i ddysgwyr yng Nghymru.

67. Yn seiliedig ar y dystiolaeth a gawsom, rydym yn fodlon argymhell bod y Cynulliad yn cytuno ag egwyddorion cyffredinol y Mesur arfaethedig, sef ei fod yn darparu fframwaith y gall y llywodraeth ei ddefnyddio i weithredu ymhellach eu hamcanion polisi ar gludiant i ddysgwyr.

4. Darpariaethau craidd: Adrannau 1 i 5

Adran 1: Disgrifiadau o gerbydau y caniateir eu defnyddio yn gludiant i ddysgwyr

Cefndir

68. Mae Adran 1 y Mesur arfaethedig yn mewnosod adran newydd 14A ym Mesur 2008. Mae'n caniatáu Gweinidogion Cymru i greu rheoliadau sy'n ei gwneud yn ofynnol mai dim ond cerbydau o rai disgrifiadau penodol y bydd awdurdod lleol neu gorff llywodraethu ysgol a gynhelir yn eu darparu neu'n eu sicrhau i'w defnyddio i gludo dysgwyr.

69. Mae'r Nodiadau Esboniadol sy'n cyd-fynd â'r Mesur arfaethedig yn datgan y gellir disgrifio'r cerbyd "drwy gyfeirio at nodweddion diogelwch fel gwregysau diogelwch, ei oed, p'un a yw'n gerbyd unllawr neu'n gerbyd deulawr, neu ddisgrifiadau eraill o'r cerbyd drwy gyfeirio at ei wneuthuriad, cyfarpar neu nodweddion eraill".³³

70. Yng nghyswllt adran 1, mae'r Memorandwm Esboniadol yn datgan y bydd y Mesur arfaethedig yn rhoi sylw i ddiogelwch cerbydau a ddefnyddir i gludo dysgwyr drwy alluogi Gweinidogion Cymru i gynnig rheoliadau yng nghyswllt:

- Gosod gwregysau diogelwch priodol ar gludiant i ddysgwyr;
- Cael gwared yn raddol â cherbydau deulawr fel cerbydau pwrpasol i gludo dysgwyr;
- Cael gwared yn raddol â cherbydau hŷn ar wasanaethau wedi'u contractio i gludo dysgwyr; a
- Rheoleiddio cludiant i ddysgwyr i fodloni'r fanyleb "bws melyn".³⁴

71. Derbynasom lawer o dystiolaeth gan ymgylgoreion ynghylch y pwyntiau uchod. Darperir mwy o fanylion am bob un o'r pwyntiau hyn yn y paragraffau nesaf.

³³ Memorandwm Esboniadol, paragraff 17, tudalen 37

³⁴ Memorandwm Esboniadol, paragraffau 3.16-3.25, tudalennau 8-10

Gosod gwregysau diogelwch priodol

Cefndir

72. Yng nghyswllt gosod gwregysau diogelwch priodol, mae'r Memorandwm Esboniadol yn datgan y byddai adran 1 y Mesur arfaethedig yn galluogi Gweinidogion Cymru i ddeddfu i'w gwneud yn ofynnol gosod gwregysau diogelwch ar gludiant i ddysgwyr, gan ddileu'r consesiwn '3 disgybl yn rhannu sedd i 2'³⁵, gan y "byddai'n rhaid i bob myfyriwr gael sedd a gwregys diogelwch ar y sedd."³⁶

Tystiolaeth gan ymgynghoreion

73. Cafwyd cefnogaeth gyffredinol ymysg ymgynghoreion i gynnig y Dirprwy Brif Weinidog i orfodi gosod gwregysau diogelwch mewn cerbydau a ddefnyddir i gludo dysgwyr.

74. Yn eu dystiolaeth am y pwynt hwn, dywedodd SNAP Cymru:

"From the evidence that we have had to date, those who are giving us the information seem keen to see seat belts as quickly as possible, although of course they would want them to be as effective and safe as possible."³⁷

75. Yn ei dystiolaeth, cyfeiriodd y Comisiynydd Plant at ei adroddiad yn 2004 am brofiadau plant o gludiant ysgol pwrpasol³⁸, ble y dywedodd fod darparu gwregysau diogelwch yn fater allweddol a nodwyd gan blant yng nghyswllt bysiau ysgol. Dywedodd:

"All school buses should be fitted with seatbelts and pupils should wear them, although many may need more than a little encouragement to do so. (...) The *3 for 2 rule* is clearly incompatible with the need to ensure that every child has a seatbelt available to them."³⁹

76. Yn ei thystiolaeth, dywedodd Mrs B. Thurstan ei bod yn falch gweld mater gwregysau diogelwch ar fysiau ysgol yn cael ei ystyried

³⁵ Dan *Reoliadau Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus (Cynhwysedd Cludo) 1984*, caiff gweithredwyr bysiau ddibynnu ar y consesiwn '3 disgybl yn rhannu sedd i 2' sy'n caniatáu i dri phlentyn dan 14 oed rannu mainc wedi'i dylunio i ddau oedolyn, pan nad oes gwregysau diogelwch wedi'u gosod ar y fainc honno.

³⁶ Memorandwm Esboniadol, paragraff 3.19, tudalen 9

³⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 35, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

³⁸ *Cyn belled â'm bod yn cyrraedd yn ddiogel*, Bysiau Ysgol: tuag at deithiau gwella a mwy diogel i'r ysgol, Adroddiad Comisiynydd Plant Cymru, 2004

³⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 12

gan ei bod hi wedi pryderu erioed am fysiau ysgol heb wregysau diogelwch wedi'u gosod, a'r niwed y gallai hynny ei achosi i blant sy'n defnyddio'r bysiau hynny petaent yn cael damwain.⁴⁰

77. Yn eu tystiolaeth am osod gwregysau diogelwch, dywedodd WLGA ac ADEW:

“According to the data collected by the Assembly Government to inform this Measure, there are currently only 141 buses out of the 3,295 in use for school transport that do not have seat belts fitted. As a principle local authorities would have no objection to this part of the Measure being implemented, subject to appropriate funding being made available.”⁴¹

78. Galwodd Ymgyrch Stuart⁴² a SNAP Cymru am gynnwys darpariaethau'n ymwneud â gwregysau diogelwch ar wyneb y Mesur arfaethedig oherwydd eu pwysigrwydd. Am y pwynt hwn, dywedodd SNAP Cymru:

“(…) we believe that it is dangerous practice to have two or three children to a seat, for instance, to not have seat belts fitted, and to use transport when children are standing. (...) we would like to see that considered in the proposed Measure rather than waiting for regulations.”⁴³

79. Fodd bynnag, dywedodd Trafnidiaeth Dinas Casnewydd,

“The provision of seatbelts on all home-to-school vehicles is not the correct way forward to improving children’s safety aboard buses. A significant number of accidents involving buses and school children are the result of pupils misbehaving when aboard. Therefore only by improving behaviour can we best protect children.”⁴⁴

80. Dywedodd nifer o dystion, gan gynnwys BUSK a Thrafnidiaeth Casnewydd, eu bod yn pryderu am osod gwregysau diogelwch priodol ar gludiant i ddysgwyr.

⁴⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 15

⁴¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

⁴² Cofnod y Trafodion, paragraffau 111-112, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁴³ Cofnod y Trafodion, paragraff 9, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁴⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 2

81. Yn ei dystiolaeth, dadleuodd BUSK fod y rhan fwyaf o wregysau diogelwch wedi'u dylunio i gael eu defnyddio gan oedolion ac nad oeddent yn addas i gael eu gwisgo gan blant o dan wyth oed am resymau meddygol a diogelwch.⁴⁵ Awgrymasant y dylai'r gwregysau diogelwch a ddefnyddir ar gludiant i ddysgwyr fod yn wregysau diogelwch math pob cenhedlaeth, wedi'u dylunio i ffitio plant o dair neu bedair oed hyd at oedolion.⁴⁶

82. Gwnaeth Trafnidiaeth Dinas Casnewydd bwynt tebyg yn ei dystiolaeth, gan ddweud,

“For a significant number of children there will be a concern that a seatbelt does not fit them correctly due to their size. In such a situation it has been proven conclusively by scientific testing that a seatbelt can cause them serious injury or harm in the event of an accident.”⁴⁷

83. Aeth ymlaen i ddweud, gan fod plant llai'n arbennig o dueddol o gael gwregysau diogelwch nad ydynt yn eu ffitio'n gywir (oherwydd maint y plant), ei fod yn darparu fest ddiogelwch 'BestVest' i bob plentyn dan 10 oed, sy'n gosod ac yn ffitio'r gwregys diogelwch yn gywir ar y plentyn fel na fydd yn ei niweidio mewn damwain.⁴⁸

84. Mynegodd Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf⁴⁹ ac ATCO Cymru bryderon hefyd am ba mor briodol yw gwregysau diogelwch i blant. Am y pwynt hwn, dywedodd ATCO Cymru:

“There is also an issue regarding how a three point belt can be adjusted to accommodate different ages of children where vehicles go from secondary school runs to convey nursery or primary age children as part of an efficiently scheduled network.”⁵⁰

85. Roedd BUSK hefyd yn pryderu am ddarparu gwregysau diogelwch i blant ag anghenion arbennig, yn enwedig y rheini sydd eisoes yn gorfod gwisgo harnais. Eu dadl oedd:

⁴⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 1

⁴⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 154, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁴⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 2

⁴⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 2

⁴⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 11

⁵⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 8

“(…) we should be asking for all-generation-type seat belts. That means that they will fit children from three or four years of age up to adults. That would get around the problem in most instances, because you can adjust the belt so that it does not sit across the face or throat. That would be a huge help. If you were looking at giving long-term contracts, for example, the contracts could stipulate all-generation seat belts, rather than requiring a three-point belt.”⁵¹

86. Holodd nifer o ymgynghoreion, gan gynnwys Cyngor Sir Powys, WLGA ac ADEW, Cyngor Sir Benfro, CPT Cymru a Mr H. B. Turner, gyrrwr bws ysgol, pwy fyddai'n gyfrifol am sicrhau bod disgyblion ar gludiant i ddysgwyr yn gwisgo eu gwregysau diogelwch yn ystod teithiau. Yn eu tystiolaeth, dywedodd Cyngor Sir Powys:

“Monitoring and anecdotal evidence strongly indicates that learners very infrequently wear seat belts even when provided, and this can be supported by several witness accounts of school buses leaving schools, with children observed kneeling on their seats facing backwards so that they can talk to their friends.”⁵²

87. Tynnodd ADEW sylw hefyd at broblemau â gorfodi gwisgo gwregysau diogelwch ar fysiau ysgol, gan ddweud:

“The current regulations stipulate that pupils over the age of 14 are legally required to wear seat belts, but pupils under the age of 14 are not legally required to wear safety belts on school buses. (...) There is always the problem of peer pressure, with youngsters telling the older children, ‘We don’t have to wear them, but you do’.”⁵³

88. Roeddent, fodd bynnag, yn cydnabod mai mater i'r Adran Drafnidiaeth oedd hwn, nid i'r llywodraeth.

89. Cododd rhai tystion, gan gynnwys BUSK, y pwynt nad yw pob bws yn addas, o ran ei adeiledd, i ôl-osod gwregysau diogelwch arno, ac y byddai costau gwneud hyn yn ddiogel yn waharddol”.⁵⁴

⁵¹ Cofnod y Trafodion, paragraffau 151 a 154, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁵² Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 13

⁵³ Cofnod y Trafodion, paragraff 22, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁵⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 1

Tystiolaeth gan y Gweinidog

90. Mewn tystiolaeth lafar, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog, er mai mater i'r llywodraeth nesaf fyddai'r amserlen ar gyfer cyflwyno rheoliadau dan y Mesur arfaethedig, gan na fyddai amser i wneud hynny cyn etholiad nesaf y Cynulliad,

“(...) my priority is to introduce legislation requiring the fitting of seat belts, because that would ensure that every child has a dedicated seat fitted with a seat belt, and it would prohibit the three-for-two seating concession.”⁵⁵

91. Dywedodd y bu arno eisiau gwneud darpariaeth yng nghyswllt gosod gwregysau diogelwch ar wyneb y Mesur arfaethedig, ond nad oedd llawer o amser i wneud hynny oherwydd gofynion penodol dan y gyfarwydddeb safonau technegol Ewropeaidd:

“Members may be aware that the technical standards directive aims to avoid the creation of new technical barriers within the European community, and it provides for a three-month standstill period between notification of the proposed Measure and bringing the legislation into force to allow other member states and the Commission an opportunity to raise any concerns about potential barriers to trade. If any objections are raised within the three-month standstill period and the Commission issues a detailed opinion, there could be a further three-month standstill period, which may cause difficulties in amending the proposed Measure to include such requirements, given the time constraints.”⁵⁶

92. Yn ystod ein hail sesiwn tystiolaeth lafar gyda'r Dirprwy Brif Weinidog, gofynasom iddo a wnaethpwyd unrhyw gynnydd yng nghyswllt cynnwys darpariaeth i osod gwregysau diogelwch ar gludiant i ddysgwyr ar wyneb y Mesur arfaethedig. Dywedodd:

“The legal advice that I currently have is that, for that [the fitting of seat belts on learner transport] to be included in the proposed Measure, it would have to be notified to the European Commission because it is an issue of technical standards.”⁵⁷

⁵⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 34, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁵⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 13, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁵⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 5, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

93. Aeth yn ei flaen:

“It means that if I were to do that, it would also need to be presented to the European Commission by the Department for Business, Innovation and Skills, because we are not a member state. Under those circumstances, it means that the notification would have to happen, and once the European Commission was satisfied about it, it would then require a period of consultation.”⁵⁸

94. Dywedodd hefyd ei fod wedi cyfarwyddo ei swyddogion i ystyried drafftio diwygiad i'r Mesur arfaethedig ar y mater hwn, ac addawodd y byddai'n hysbysu'r Pwyllgor am unrhyw gynnydd.⁵⁹

95. Wrth ymateb i'r pryderon a fynegwyd gan ymgyngoreion am yr angen i wregysau diogelwch fod yn briodol i oed y sawl sy'n eu gwisgo, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog, er bod gan y Cynulliad y cymhwysedd deddfwriaethol i'w gwneud yn ofynnol gosod gwregys diogelwch ar fws ysgol, nad oedd ganddynt y cymhwysedd i bennu'r math o wregys diogelwch i'w ddefnyddio.⁶⁰

96. Ehangodd swyddog y Dirprwy Brif Weinidog ar y pwynt hwn, gan ddweud:

“The current seat belt legislation in place is the Road Vehicles (Construction and Use) Regulations 1986, which specify which seat belts should be fitted to which vehicle up to a certain point. They state, for example, that any coach that is used after 1 October 1998 must be fitted with a lap belt, a disabled person's belt or a child restraint. It does not specify which one must be fitted. Therefore, in effect, the operators are given a choice. That is the position in UK legislation and we do not have competence to amend that. We are restricted by what is already there.”⁶¹

97. Tynnodd swyddog y Dirprwy Brif Weinidog ein sylw hefyd at dudalen 17 yr Arweiniad ynghylch Aseidiadau Risg Cludiant Rhwng y

⁵⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 5, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁵⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 5, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁶⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 83, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁶¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 84, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4. Gweler hefyd Cofnod y Trafodion, paragraff 86, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

Cartref a'r Ysgol⁶², sy'n ymwneud â pha mor briodol yw gwregysau diogelwch i wahanol oedrannau o fewn deddfwriaeth y DU. Dywedodd y gallai awdurdodau lleol bennu, fel rhan o'u contractau cludiant i ddysgwyr, y dylid gosod gwregysau diogelwch tri phwynt, i bob oed, yn safonol. Derbyniodd, fodd bynnag, mai dim ond argymhelliad fyddai hyn gan yr awdurdod lleol i'r gweithredwr cludiant, ac nid gofyniad gorfodol.⁶³

98. O ran pwy fyddai'n gyfrifol am orfodi gwisgo gwregysau diogelwch ar gludiant i ddysgwyr, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog nad oedd gan y Cynulliad gymhwysedd i orfodi gwisgo gwregysau diogelwch, dim ond eu gosod. Dywedodd:

“The position is that, under the proposed Measure, the requirement is to have buses with seat belts. As a legislature, we do not have the competence to deal with the non-wearing of seat belts, which is covered by UK legislation. (...) The UK legislation deals with the fact that children over the age of 14 have a responsibility to wear a seat belt. So, the two things that are not covered by the proposed Measure are the technical specification of the precise seat belts that could be fitted and the penalty for not wearing a seat belt, which is outwith our competence. The only thing that this proposed Measure can do is ensure that buses have seat belts fitted. The only penalties that we can impose are in relation to the non-provision of seat belts on buses.”⁶⁴

99. Aeth yn ei flaen i ddweud bod Mesur 2008 yn darparu ar gyfer cod ymddygiad teithio i ddisgyblion, ac y gallai awdurdodau lleol ac ysgolion osod cosbau pe na bai rhywun yn glynu at y cod.⁶⁵

100. Cynhyrchwyd Cod Ymddygiad wrth Deithio Cymru Gyfan ('y Cod Teithio'), sy'n nodi'r safonau ymddygiad sy'n ofynnol gan bob dysgwr wrth deithio i'w ysgol neu goleg ac oddi yno, dan Fesur 2008 a daeth i rym ym mis Ionawr 2010. Fel rhan o'r cod hwn, cynghorir dysgwyr:

“Gwisgwch y gwregys diogelwch bob amser os oes un ar gael.”⁶⁶

⁶² Arweiniad ynghylch Aseidiadau Risg Cludiant Rhwng y Cartref a'r Ysgol, Llywodraeth Cynulliad Cymru, Tachwedd 2009

⁶³ Cofnod y Trafodion, paragraffau 109-111, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁶⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 71, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁶⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 73, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

101. Yn olaf, aethom ati i holi'r Dirprwy Brif Weinidog am y dystiolaeth gan ymgynghoreion am addasrwydd bysiau ysgol o ran ôl-osod gwregysau diogelwch. Ar y pwynt hwn, dadleuodd y Dirprwy Brif Weinidog y byddai angen disodli unrhyw fysiau ysgol y mae'n anaddas ôl-osod gwregysau diogelwch arnynt:

“(...) the best information that we currently have is that, out of a fleet of 3,295 buses, which are contracted buses, we know that 2,894 buses have seat belts. Therefore, the number of buses without seat belts is relatively low in comparison with the total. The proportion is low.”⁶⁷

102. Dywedodd hefyd y byddai unrhyw fysiau â gwregysau diogelwch wedi'u hôl-osod arnynt yn destun profion diogelwch trwyadl.⁶⁸

Ein barn ni

103. Yng nghyswllt gosod gwregysau diogelwch ar gludiant i ddysgwyr, rydym yn nodi'r gefnogaeth eang a fynegwyd gan ymgynghoreion i'r cynnig hwn.

104. Rydym yn cytuno â'r dystiolaeth gan ymgynghoreion a'r Dirprwy Brif Weinidog bod darparu sedd a gwregys diogelwch i bob plentyn a pherson ifanc sy'n teithio ar fws ysgol yn bwysig iawn i'w diogelwch, ac rydym yn nodi y byddai unrhyw reoliadau a wneir dan y Mesur arfaethedig er mwyn cyflawni'r amcan hwn, i bob diben, yn diweddu'r consesiwn '3 disgybl yn rhannu sedd i 2'. Felly, **rydym yn croesawu datganiad y Dirprwy Brif Weinidog y byddai'n blaenoriaethu creu rheoliadau yng nghyswllt gwregysau diogelwch ar gludiant i ddysgwyr.**

105. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod y dystiolaeth a gawsom sy'n nodi bod llawer o arferion da eisoes yn bodoli yng Nghymru yng nghyswllt darparu gwregysau diogelwch ar gludiant i ddysgwyr ac mai nifer gymharol fach o fysiau ysgol pwrpasol sydd heb wregysau diogelwch wedi'u gosod.

106. O ran pa mor 'briodol' yw'r gwregysau diogelwch, rydym yn nodi barn y Dirprwy Brif Weinidog nad oes gan y Cynulliad y cymhwysedd

⁶⁶ Gellir cael mwy o wybodaeth am y Cod Teithio yn:

<http://wales.gov.uk/topics/transport/integrated/learnertravel/travelcode/?skip=1&lang=cy>

⁶⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 81, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁶⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 75, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

deddfwriaethol i bennu'r math o wregys diogelwch i'w osod ar gludiant i ddysgwyr.

107. Fodd bynnag, rydym yn ystyried ei bod yn bwysig dros ben gosod gwregys diogelwch sy'n briodol i oed y sawl sy'n ei wisgo, o ran sicrhau na chaiff yr unigolyn hwnnw ei anafu gan y gwregys diogelwch mewn damwain. **Rydym yn nodi tystiolaeth y Dirprwy Brif Weinidog y gallai'r math o wregys diogelwch a ddefnyddir ar gludiant i ddysgwyr fod yn fater i'w ystyried fel rhan o asesiad risg cludiant o'r cartref i'r ysgol, ac rydym yn argymhell yn gryf bod unrhyw asesiadau risg o'r fath yn hyrwyddo defnyddio gwregysau diogelwch 'pob cenhedlaeth'.**

108. O ran gorfodi gwisgo gwregysau diogelwch ar gludiant i ddysgwyr, rydym yn ystyried bod hwn yn fater pwysig o ran diogelwch disgyblion ond rydym yn nodi barn y Dirprwy Brif Weinidog nad oes gan y Cynulliad y cymhwysedd i ddeddfu yn y maes hwn. Fodd bynnag, **rydym yn croesawu'r cyngor a roddir i ddisgyblion fel rhan o'r cod teithio y dylent wisgo gwregys diogelwch bob amser, os darperir un.**

109. Yn olaf, yng nghyswllt ôl-osod gwregysau diogelwch, rydym yn cydnabod y dystiolaeth gan ymgylgoreion bod y rhan fwyaf o fysiau'n anaddas i hyn o safbwynt adeileddol. Rydym yn nodi'r dystiolaeth mai nifer gymharol fach o fysiau a ddefnyddir ar gyfer cludiant pwrpasol i ddysgwyr yng Nghymru sydd heb wregysau diogelwch wedi'u gosod arnynt ac rydym yn derbyn dadl y Dirprwy Brif Weinidog y bydd angen disodli'r bysiau hyn os na ellir gosod gwregysau diogelwch arnynt yn ddiogel. Rydym yn derbyn bod hyn yn creu goblygiadau o ran adnoddau i weithredwyr cludiant, ond credwn fod y buddiannau o ran diogelwch i ddisgyblion yn werth mwy na'r baich hwnnw.

Cael gwared yn raddol ar gerbydau deulawr

Cefndir

110. Yng nghyswllt defnyddio cerbydau deulawr, mae'r Memorandwm Esboniadol yn datgan y byddai adran 1 y Mesur arfaethedig yn galluogi Gweinidogion Cymru i roi'r gorau'n raddol i ddefnyddio bysiau deulawr fel cerbydau a ddefnyddir yn bwrpasol i gludo dysgwyr.⁶⁹

⁶⁹ Memorandwm Esboniadol, paragraff 3.21, tudalen 9

Tystiolaeth gan ymgylgoreion

111. Cafwyd cymysgedd o farn am y cynnig hwn ymysg ymgylgoreion. Roedd Llywodraethwyr Cymru a'r Comisiynydd Plant yn gefnogol; dywedodd Llywodraethwyr Cymru eu bod yn croesawu'r cynnig.

112. Yn ei dystiolaeth, cyfeiriodd y Comisiynydd Plant at ei adroddiad yn 2004⁷⁰, a oedd yn datgan mai un o'r materion allweddol a nodwyd gan blant sy'n teithio ar gludiant pwrpasol i ddysgwyr oedd y bysiau eu hunain. Dywedodd:

“Single decker vehicles would appear to have much to recommend them over double deckers in terms of both safety and behaviour management.”⁷¹

113. Dywedodd ymgylgoreion eraill, fodd bynnag, gan gynnwys WLGA ac ADEW, Trafnidiaeth Casnewydd, a CPT Cymru, eu bod yn pryderu am y cynnig hwn, gan ddadlau nad oedd dim dystiolaeth bod cerbydau deulawr yn llai diogel o gwbl na cherbydau un llawr.

114. Yn eu dystiolaeth am y pwynt hwn, dywedodd Trafnidiaeth Casnewydd:

“The recommendation that only single deck vehicles be used for transporting children is one which has worryingly been made without any evidence or statistical data to prove or even suggest that double deck vehicles are less safe or more prone to endangering the lives of passengers – be they children or adults – or that they are more likely to be involved in an accident.”⁷²

115. Aethant yn eu blaenau:

“As a municipal bus operator responsible for transporting tens of thousands of children to and from school for more than 40 years it is Newport Transport’s experience that double deck vehicles are just as robust and safe a form of learner transport as single deck vehicles are. They are subjected to the same stringent testing as single deck vehicles and include a

⁷⁰ *Cyn belled â'm bod yn cyrraedd yn ddiogel*, Bysiau Ysgol: tuag at deithiau gwell a mwy diogel i'r ysgol, Adroddiad Comisiynydd Plant Cymru, 2004

⁷¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 12

⁷² Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 2

significant number of safety features designed at enhancing the safety of passengers who use them.”⁷³

116. Dywedodd ATCO Cymru y dylid ystyried canlyniadau'r cynlluniau peilot sy'n cael eu cynnal ar hyn o bryd yng nghyswllt defnyddio camerâu teledu cylch cyfyng a goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr cyn ffurfio unrhyw gasgliadau am gael gwared yn raddol â cherbydau deulawr. Aethant yn eu blaenau:

“Each type of vehicle has its strengths and weaknesses when it comes to safety and the appropriate vehicle for each route should be determined by a risk assessment.”⁷⁴

117. Gwnaeth Cyngor Sir Powys bwynt tebyg yn eu tystiolaeth.⁷⁵

118. Dadleuodd rhai ymgynghoreion hefyd, gan gynnwys WLGA ac ADEW a Thrafnidiaeth Casnewydd, y byddai lleihau nifer y cerbydau deulawr yn golygu y byddai angen mwy o gerbydau un llawr i gludo'r un nifer o ddisgyblion, ac y byddai hynny yn ei dro'n arwain at fwy o dagfeydd ar y ffyrdd a mwy o allyriadau gan gerbydau. Am y pwynt hwn, dywedodd Trafnidiaeth Casnewydd:

“Their [double deck vehicles] withdrawal systematically increases the number of single deck vehicles required to transport children to and from school on roads and at peak time periods on what in Newport's case are already extremely congested roads. This significant increase in bus numbers would also result in increased engine emissions doing little to support the necessary efforts by the Welsh Assembly of initiatives such as the Green Travel Plan.”⁷⁶

119. Clywsom dystiolaeth hefyd gan nifer o ymgynghoreion, gan gynnwys ATCO Cymru, Trafnidiaeth Casnewydd ac WLGA ac ADEW, gan fod cerbydau un llawr fel rheol yn hwy na cherbydau deulawr, na allai rhai ysgolion, ynghyd â rhai depos bysiau, gadw cerbydau mwy neu nifer fwy o gerbydau. Yn eu tystiolaeth ysgrifenedig am y pwynt hwn, dywedodd WLGA ac ADEW:

⁷³ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 2

⁷⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 8

⁷⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 13

⁷⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 2

“The removal of double deck buses would lead to an increase in the number of buses at some school sites which could potentially increase the safety risk to children and young people. Some school sites are landlocked and do not have the capacity to manage additional numbers of single deck vehicles at the start and the end of the school day.”⁷⁷

120. Ehangodd ADEW ar hyn mewn tystiolaeth lafar, gan ddweud:

“(…) there is (…) an example from the Vale of Glamorgan of a secondary school with a very constrained site that has pupils travelling to and from school on double-decker buses. There is just not enough space on that school site to increase the number of vehicles (…). The alternative is dropping off on the road, or dropping off elsewhere and walking the children into the school.”⁷⁸

121. Gwnaeth CPT Cymru bwynt tebyg yn eu tystiolaeth:

“Replacement of double deck vehicles with higher capacity single deck vehicles, or in some cases several smaller single deck vehicles has implications for operating centres. There are physical size constraints in some of the locations used by CPT members and they may need to resource more parking facilities. This may apply in equal measure to the terminal locations at the schools and colleges being served by these vehicles.”⁷⁹

122. Hefyd, mynegodd nifer o ymgynghoreion bryderon am oblygiadau cost rhoi’r gorau’n raddol i ddefnyddio cerbydau deulawr. Ar y pwynt hwn, dywedodd Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf:

“A blanket ban on double deck buses for instance could impose significant additional costs on some local authorities by reducing the efficiency of the network but might not improve safety or quality.”⁸⁰

123. Dywedodd WLGA ac ADEW y gallai costau cael gwardd yn raddol â bysiau deulawr fod yn uchel, o ystyried rhai o’r costau cudd y tu hwnt i

⁷⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

⁷⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 26, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁷⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 6

⁸⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 11

ddisodli cerbydau'n unig, megis costau cyfalaf. Awgrymasant y gallai'r costau cyfalaf hyn gynnwys ehangu manau codi a gollwng plant mewn ysgolion, gan y byddai rhoi'r gorau i ddefnyddio bysiau deulawr yn cynyddu traffig wrth gathau'r ysgol, a chostau parhaus prynu cerbydau newydd pan maent yn mynd yn hen.⁸¹

124. Roedd Trafnidiaeth Casnewydd hefyd yn pryderu'n fawr am oblygiadau cost y cynnig hwn a'r effaith y gallai ei chael ar eu gallu i fuddsoddi yn eu fflyd a'u staff. Dywedasant:

"(...) a double deck vehicle seats and transports some 81 children. A single deck vehicle holds around 51 (depending upon the model of bus). By prohibiting the use of double deck vehicles Newport Transport would have to invest around £1.2m in seven new single deck vehicles to ensure it was able to meet its current number of children it transports to and from schools."⁸²

125. Aethant yn eu blaenau:

"Its [Newport Transport's] ability to continue this programme of investment [into its fleet and its staff] would be called into question if it had to withdraw its double deck fleet from the provision of learner transport and replace these vehicles with single deck buses (...)."⁸³

126. Dywedodd CPT Cymru nad oedd dim tystiolaeth i awgrymu y byddai digon o gerbydau un llawr sy'n gallu cludo llawer o bobl ar gael i fodloni'r galw. Yn yr achos hwn, dywedasant y byddai angen disodli un cerbyd deulawr â dau gerbyd cyffredin un llawr er mwyn cludo'r un faint o blant. Eu dadl oedd:

"There is almost a doubling of cost on that. You need two drivers, two insurance policies, two lots of fuel and—this is important, given other aspects of policy coming out of here—you have double the amount of carbon emissions, because there are two engines."⁸⁴

⁸¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

⁸² Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 2

⁸³ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 2

⁸⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 282, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

Tystiolaeth gan y Gweinidog

127. Yn y Memorandwm Esboniadol, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog fod adolygiad polisi o gludiant i'r ysgol a gynhaliwyd gan Bwyllgor Addysg a Dysgu Gydol Oes y Cynulliad yn 2005 wedi argymhell rhoi'r gorau'n raddol i ddefnyddio bysiau deulawr ar gontractau ysgol a'u disodli â bysiau un llawr neu gerbydau ysgol arbenigol.⁸⁵

128. Wrth ymateb i bryderon a fynegwyd gan ymgynghoreion am gael gwared yn raddol â bysiau deulawr, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog fod nifer y cerbydau deulawr sy'n cael eu defnyddio i gludo dysgwyr yng Nghymru'n gymharol fach. Dywedodd fod 132 o fysiau deulawr hysbys yn cael eu defnyddio, yn bennaf yn ardaloedd Caerdydd a Chasnewydd, a thua 3300 o fysiau un llawr.⁸⁶

129. Dywedodd wrth y Pwyllgor mai ei brif bryder yng nghyswllt defnyddio cerbydau deulawr i gludo dysgwyr oedd rheoli ymddygiad afreolus, a dadleuodd ei bod yn anoddach gwneud hynny ar gerbyd deulawr:

“(...) the concern is not particularly about the newer double-deckers, which are fitted with excellent services such as seat belts and closed-circuit television, but about the older double-deckers. It is more difficult to control unruly behaviour on two decks than one. I looked at the advice and evidence given to a previous Assembly committee that that was an issue that it wanted to be addressed.”⁸⁷

130. Aeth yn ei flaen:

“The evidence that we have is that where the newer vehicles, particularly double-deckers, are fitted with closed-circuit television and seat belts, the behaviour of the pupils is a lot better.”⁸⁸

131. Yng nghyswllt yr amserlen ar gyfer creu rheoliadau dan y Mesur arfaethedig, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog mai ei flaenoriaeth

⁸⁵ Memorandwm Esboniadol, paragraff 3.20, tudalen 9

⁸⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 114-116, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁸⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 116, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁸⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 125, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

oedd rheoli gosod gwregysau diogelwch, ac y byddai materion eraill, gan gynnwys defnyddio bysiau deulawr, yn dilyn wedi hynny.

132. Dywedodd y câi'r rheoliadau a gyflwynir dan y Mesur arfaethedig eu cyflwyno yn raddol:

“(…) not only according to a timetable that we will set but according to the length of the contracts a local authority has. We want to ensure that we do not impose obligations on local authorities in the middle of a contract with a bus operator or put a duty on a bus operator to do things that are not currently part of its contract. It will also be phased because there are cost implications and we need to ensure that those are properly assessed.”⁸⁹

Ein barn ni

133. Yng nghyswllt rhoi'r gorau'n raddol i ddefnyddio cerbydau deulawr i gludo dysgwyr, rydym yn nodi'r farn gymysg gan ymgylgoreion am fuddiannau gwneud hyn.

134. Rydym yn derbyn bod cael gwared yn raddol â cherbydau deulawr yn fater y mae un o Bwyllgorau'r Cynulliad wedi'i ystyried ac wedi adrodd amdano, a bod y Dirprwy Brif Weinidog, wrth gyflwyno deddfwriaeth yn ymwneud â'r mater hwn, yn ymateb i'r dystiolaeth a gafwyd fel rhan o'r adroddiad hwnnw.

135. Fodd bynnag, rydym yn ymwybodol ein bod wedi cael tystiolaeth gref gan ymgylgoreion nad oedd cerbydau deulawr yn llai diogel o gwbl na cherbydau un llawr i'w defnyddio i gludo plant a phobl ifanc i'r ysgol, ac y gallai rhoi'r gorau i'w defnyddio greu goblygiadau o ran cynhwysiant, tagfeydd traffig a chostau, yn enwedig yn yr ardaloedd hynny ble defnyddir nifer gymharol fawr o gerbydau deulawr.

136. Rydym yn nodi dadl y Dirprwy Brif Weinidog mai ei brif bryder yng nghyswllt cerbydau deulawr oedd y gallu i reoli ymddygiad afreolus, a'i bod yn anoddach gwneud hyn ar gerbyd deulawr. Fodd bynnag, cydnabu fod hyn yn fwy o broblem ar gerbydau hyn, ac ar gerbydau deulawr mwy newydd gyda chamerâu teledu cylch cyfyng wedi'u gosod, fod ymddygiad disgyblion yn well.

⁸⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 190, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

137. Ar sail y dystiolaeth gymysg a gawsom, rydym yn ystyried y byddai'n ddoeth aros am ganlyniad y cynlluniau peilot sy'n cael eu cynnal ar hyn o bryd mewn gwahanol rannau o Gymru yng nghyswllt defnyddio camerâu teledu cylch cyfyng a goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr cyn ffurfio unrhyw gasgliadau terfynol am ba mor ddymunol yw rhoi'r gorau'n raddol i ddefnyddio cerbydau deulawr, ac rydym yn argymhell y dull hwn i'r Dirprwy Brif Weinidog.

138. Rydym hefyd yn ystyried mai asesiadau risg ddylai bennu a ddefnyddir cerbydau deulawr fel cludiant i ddysgwyr mewn ysgolion unigol. Rydym yn argymhell y dylai unrhyw reoliadau a wneir dan adran 1 alluogi cadw cerbydau deulawr mewn achosion ble mae asesiad risg wedi dangos bod angen parhau i ddefnyddio cerbydau deulawr am resymau diogelwch, yn enwedig mewn mannau codi a gollwng ar hyd taith cludiant i ddysgwyr.

139. Yn ogystal â hyn, a chyn rhoi'r polisi hwn ar waith yn y dyfodol, rydym yn argymhell bod y Dirprwy Brif Weinidog yn cynnal archwiliad o nifer yr ysgolion yng Nghymru sydd heb ddigon o le ar eu safle i gynyddu nifer y cerbydau un llawr y gallai fod eu hangen o ganlyniad i'r penderfyniad polisi o roi'r gorau'n raddol i ddefnyddio cerbydau deulawr.

Cael gwared yn raddol â cherbydau hŷn

Cefndir

140. Nid oedd yn ofynnol gosod gwregysau diogelwch ar fysiau a gafodd eu gweithgynhyrchu cyn 1 Hydref 2001.

141. Byddai Adran 1 y Mesur arfaethedig yn galluogi Gweinidogion Cymru i roi'r gorau'n raddol i ddefnyddio cerbydau hŷn i gludo dysgwyr.

Tystiolaeth gan ymgynghoreion

142. Cafwyd barn gymysg ymysg ymgynghoreion am y cynnig hwn; dywedodd rhai bod cerbydau mwy newydd yn cael dylanwad cadarnhaol ar ymddygiad disgyblion a dadleuodd eraill nad oedd oed cerbyd o reidrwydd yn effeithio ar ei ddiogelwch.

143. Yn eu tystiolaeth, dadleuodd BUSK y gallai'r cerbyd a ddefnyddir i gludo disgyblion gael effaith sylweddol ar ymddygiad y disgyblion hynny. Dywedasant:

“If children are not given the best and safest transport, that is reflected to some degree in their behaviour and whether or not they vandalise a bus by putting graffiti on it or whatever.”⁹⁰

144. Soniasant am enghraifft o ardal Trefynwy ble gwnaethpwyd o leiaf un gŵyn y dydd am ymddygiad disgyblion ar gludiant i'r ysgol, ond, fel rhan o dreial 12 mis a gynhaliwyd mewn un ysgol gan ddefnyddio cerbydau newydd wedi'u dylunio ar gyfer cludiant i'r ysgol, dim ond dwy gŵyn a gafwyd yn y cyfnod hwnnw.⁹¹

145. Fodd bynnag, yn eu tystiolaeth, mynegodd Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf⁹², ATCO Cymru, ADEW ac WLGA i gyd bryderon am y cynnig i roi'r gorau'n raddol i ddefnyddio cerbydau hŷn i gludo dysgwyr, gan ddadlau bod cynnal a chadw cerbyd yn briodol i sicrhau ei fod yn bodloni safonau diogelwch yn bwysicach na'i oed.

146. Am y pwynt hwn, dywedodd ATCO Cymru:

“Maintenance, cleanliness and design are more important than age. A well maintained and regularly serviced 10 year old bus could be much safer than a seriously neglected 1 year old bus. The enforcement of higher safety standards by VOSA therefore could have a greater impact than the imposition of an age limit.”⁹³

147. Gwnaeth WLGA bwynt tebyg yn eu tystiolaeth, gan ddadlau:

“The supporting documentation to the Measure states that the reason for phasing out older vehicles is because they can be less attractive to pupils and thus can impact on the take up of school transport. Although this is an important issue to consider, the overriding principle of this Measure should be to improve safety on school transport. Although the age of the vehicle can have an impact on safety, this is not always the case

⁹⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 142, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁹¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 143, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁹² Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 11

⁹³ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 8

and the safety specifications of the vehicles should be the primary concern.”⁹⁴

148. Aethant yn eu blaenau i ddweud:

“Given the current financial position of both central and local government, it should be considered whether, in the absence of evidence in relation to safety, the phasing out all older vehicles can be justified for an investment of over £20 million. Many of the issues associated with safety and older vehicles would be covered in other sections of the Measure, such as the fitting of seatbelts, which would leave older vehicles to be used where they meet all the necessary safety requirements.”⁹⁵

149. Fodd bynnag, fe wnaethant gydnabod bod ymddangosiad cerbydau a ddefnyddir i gludo dysgwyr, yn enwedig cerbydau deulawr hŷn, yn effeithio ar ymddygiad disgyblion:

“(…) anecdotal evidence on double-deckers, especially in north Wales, is that the behavioural problems arise because of the condition of the vehicles. Some of those are 30 or 40-year-old ex-London Transport vehicles that leak water, which gives the children no confidence in the vehicle. (...). Having a new vehicle, whether it is a double-decker or not, would probably make a difference.”⁹⁶

Tystiolaeth gan y Gweinidog

150. Yn y Memorandwm Esboniadol, mae’r Dirprwy Brif Weinidog yn datgan,

“Mae wedi’i ddangos bod oed cerbydau a pha mor atyniadol ydynt yn dylanwadu ar y nifer sy’n defnyddio cludiant i’r ysgol ac ymddygiad disgyblion arnynt. Tybir felly bod diddymu’n raddol y cerbydau hŷn yn gam pwysig tuag at wella delwedd, safon a dibynadwyedd cerbydau dan gontract sy’n darparu cludiant i’r ysgol.”⁹⁷

⁹⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

⁹⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

⁹⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 31, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

⁹⁷ Memorandwm Esboniadol, paragraffau 3.22-3.23, tudalen 9

151. Wrth ymateb i'r pryderon a godwyd gan ymgynghoreion am y cynnig i roi'r gorau'n raddol i ddefnyddio cerbydau hŷn i gludo dysgwyr, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog:

“(...) there is no requirement to have a bus of a certain age. It is my understanding that these buses have to be approved, regulated or allowed to be in service through inspections and checks with the Vehicle and Operator Services Agency (...). So, while we are not saying that vehicles have to be of a certain age, it is pretty clear that if we make these requirements, the tendency over time will be to go for newer fleets.”⁹⁸

Ein barn ni

152. Yng nghyswllt cael gwared yn raddol â cherbydau hŷn, rydym yn nodi'r farn gymysg gan ymgynghoreion am y cynnig hwn.

153. Rydym yn cytuno y dylid rhoi'r pwysigrwydd pennaf i fanylion diogelwch cerbydau a ddefnyddir i gludo dysgwyr, yn hytrach nag oed y cerbydau hynny.

154. Fodd bynnag, rydym yn derbyn y gall ymddangosiad cerbyd effeithio ar ymddygiad disgyblion ac y gall defnyddio cerbydau hŷn nad ydynt wedi'u cynnal a'u cadw'n dda, yn arbennig, arwain at fwy o achosion o ymddygiad drwg gan ddisgyblion.

155. Rydym hefyd yn cytuno â'r Dirprwy Brif Weinidog y bydd cyflwyno rheoliadau dan y Mesur arfaethedig ar gyfer nodweddion diogelwch ychwanegol megis gosod gwregysau diogelwch a chamerau teledu cylch cyfyng ar gludiant i ddysgwyr, dros amser, yn annog gweithredwyr cludiant i symud tuag at ddefnyddio cerbydau mwy newydd.

156. Rydym yn fodlon y bydd adran 1 y Mesur arfaethedig yn galluogi Gweinidogion Cymru i reoleiddio i roi'r gorau'n raddol i ddefnyddio cerbydau hŷn.

⁹⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 48, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

Y fanyleb 'bws melyn'

Cefndir

157. Byddai Adran 1 y Mesur arfaethedig yn galluogi Gweinidogion Cymru i reoleiddio ar gyfer disgrifiad bysiau ysgol i fodloni'r fanyleb 'bws melyn'.⁹⁹

Tystiolaeth gan ymgynghoreion

158. Er na chawsom ddim tystiolaeth yn dadlau yn erbyn egwyddor y fanyleb 'bws melyn', dywedodd rhai ymgynghoreion, gan gynnwys WLGA ac ADEW a Thrafnidiaeth Casnewydd, fod nifer o agweddau diogelwch y safon bws melyn eisoes yn cael eu defnyddio gan weithredwyr cludiant mewn gwahanol rannau o Gymru ac y byddai mentrau eraill a gyflwynir dan y Mesur arfaethedig hefyd yn eu cyflawni.

159. Am y pwynt hwn, dywedodd WLGA ac ADEW:

“As there is no current standard of yellow bus specification there is some ambiguity as to the implications for local authorities of this section of the Measure. However, it seems that many of the suggested areas that are outlined in the Explanatory Memorandum are already dealt with elsewhere in the Measure, such as seat belts, CCTV and driver training.”¹⁰⁰

160. Gwnaeth ATCO Cymru bwynt tebyg yn eu tystiolaeth hwy, gan ddweud mai'r prif wahaniaeth rhwng y safon bws 'melyn' a bws â'r holl nodweddion diogelwch y darperir ar eu cyfer dan y Mesur oedd defnyddio cofrestr a dyraniadau seddi. Dywedasant y cafwyd treial llwyddiannus o hyn fel rhan o'r prosiect 'Zoom' yng Ngogledd Cymru, ond bod goblygiadau sylweddol i hyn o ran costau a staff ychwanegol, ac efallai na fyddai'r mesur wedi caniatáu am hynny.¹⁰¹

161. Gwnaeth Dinas a Sir Abertawe a Chyngor Sir Powys bwyntiau tebyg yn eu tystiolaeth.¹⁰²

⁹⁹ Memorandwm Esboniadol, paragraff 3.25, tudalen 10

¹⁰⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

¹⁰¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 8

¹⁰² Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 10 ac SLT 13

162. Roedd rhywfaint o ddryswch am y safon ei hun hefyd. Yn eu tystiolaeth, soniodd BUSK am y safon 'bws melyn' a ddefnyddir yn America, gan ddweud:

"I have done a lot of research into the American bus, which is operated in Wrexham, and I have found that those buses do not meet the requirements of much of the transport already in use in Wales and the rest of the UK. I think that we should get away from the idea that we should be following what the US does. It is the other way around; it should be following what we do."¹⁰³

Tystiolaeth gan y Gweinidog

163. Yn y Memorandwm Esboniadol, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog:

"Mae bysiau ysgol melyn yn cynrychioli safon arbennig o ran ansawdd a diogelwch ac fel arfer maent yn cynnwys y nodweddion cyffredin canlynol: gyrwyr penodedig sydd wedi'u harchwilio ac sydd wedi'u hyfforddi'n llawn ar weithrediad y bysiau ac ar oruchwylio plant; sedd wedi'i gwarantu ar gyfer pob plentyn gyda gwregys diogelwch; triphwynt addas at bob oed ar y seddau; hyfforddiant cynefino a diogelwch ar gyfer pob disgybl; cofrestr ar bob bws ar gyfer y disgyblion iau er mwyn rhoi tawelwch meddwl i rieni; mesurau i gefnogi ymddygiad da yn amrywio o ddefnyddio teledu cylch cyfyng i ddefnyddio swyddogion a chodau ymddygiad; cerbydau unllawr penodedig sydd wedi'u dylunio'n bennaf i gludo plant ysgol gyda'r lifrai melyn yn unol â'r arfer yn yr Unol Daleithiau."¹⁰⁴

Ein barn ni

164. Yng nghyswllt cyflwyno manyleb 'bws melyn' ar gyfer cludiant i ddysgwyr yng Nghymru, rydym yn nodi na fynegwyd unrhyw wrthwynebiad gan ymgynghoreion i egwyddor y fanyleb hon.

165. Rydym hefyd yn nodi'r dystiolaeth gan ymgynghoreion bod nifer o'r mentrau diogelwch a ddefnyddiwyd fel rhan o'r safon 'bws melyn' eisoes yn cael eu rhoi ar waith gan weithredwyr cludiant ac awdurdodau lleol mewn gwahanol rannau o Gymru.

¹⁰³ Cofnod y Trafodion, paragraff 132, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁰⁴ Memorandwm Esboniadol, paragraff 3.24, tudalennau 9-10

166. Fodd bynnag, gan y bu rhywfaint o ddryswch am y fanyleb bws melyn a ddefnyddir yn yr Unol Daleithiau ac a gâi hon ei defnyddio yng Nghymru, credwn y byddai'n ddefnyddiol i randdeiliaid pe bai'r Dirprwy Brif Weinidog yn egluro'r pwynt hwn. Un ffordd y gellid cyflawni hyn fyddai drwy fewnosod datganiad yn y Memorandwm Esboniadol.

Materion eraill a godwyd gan ymgynghorion yng nghyswllt adran 1

- Defnyddio Deddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd 1995

Tystiolaeth gan ymgynghorion

167. Gofynnodd un ymgynghorai, sef Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf, am eglurhad a fyddai gofyniad Deddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd 1995, sef y bydd rhaid gallu mynd â chadair olwyn ar bob bws gwasanaeth cyhoeddus erbyn 2017, yn berthnasol i gludiant ysgol pwrpasol.¹⁰⁵

Tystiolaeth gan y Gweinidog

168. Wrth ateb y cwestiwn hwn, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog:

“(...) the Disability Discrimination Act has now been repealed by the Equality Act 2010. The original regulations, the Public Service Vehicles Accessibility Regulations 2000, as amended, remain in force and contain certain requirements as to the changes that must be made to public service vehicles to make them more accessible to disabled people. Those regulations apply to public service vehicles that are used for regulated services that are local and scheduled.”¹⁰⁶

169. Aeth yn ei flaen:

“It is our current understanding that dedicated school transport does not come within that definition. So, on contracted school services, these regulations do not apply, which I must confess is a bit surprising to me.”¹⁰⁷

¹⁰⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 11

¹⁰⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 127, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁰⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 127, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

Ein barn ni

170. Yng nghyswllt pa mor berthnasol yw darpariaethau dan Ddeddf Gwahaniaethu ar sail Anabledd 1995 ('DDA') o ran cerbydau y gellir mynd â chadeiriau olwyn arnynt, rydym yn nodi'r dystiolaeth gan y Dirprwy Brif Weinidog sy'n dweud, er bod y Ddeddf hon wedi'i diddymu gan Ddeddf Cydraddoldeb 2010, bod rheoliadau dan y DDA yn dal i fod mewn grym. Fodd bynnag, dim ond i gerbydau gwasanaeth cyhoeddus y mae'r rheoliadau hyn yn berthnasol, nid i gerbydau a ddefnyddir i gludo dysgwyr, fel y darperir ar eu cyfer yn y Mesur arfaethedig.

171. Credwn y byddai'n ddefnyddiol i weithredwyr cludiant i ddysgwyr ystyried cerbydau y gellir mynd â chadeiriau olwyn arnynt fel rhan o unrhyw asesiad risg cludiant o'r cartref i'r ysgol. Rydym yn argymhell bod y Dirprwy Brif Weinidog yn ystyried y mater hwn ar yr adeg briodol.

- Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat ac archwiliadau'r Swyddfa Cofnodion Troseddol (SCT)

Tystiolaeth gan ymgynghoreion

172. O'r ymgynghoreion hynny a roddodd sylwadau am y mater hwn, ni chodwyd dim gwrthwynebiad i gynnwys tacsis a cherbydau hurio preifat yng nghwmpas y Mesur arfaethedig, er y nododd rhai y byddai goblygiadau o ran costau a chyllid.

173. Yn eu dystiolaeth, holodd ASCL Cymru pwy fyddai'n gyfrifol am sicrhau y cynhelir archwiliadau SCT ar yrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat fel rhan o gytundeb dan gontract ar gyfer cludiant i ddysgwyr.¹⁰⁸

Tystiolaeth gan y Gweinidog

174. I ateb y cwestiwn hwn, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog:

"The employer of a taxi or PHV driver would be responsible for obtaining a CRB check on their staff. There is no provision which would allow a self employed individual to obtain a CRB check on themselves. Instead, if a self employed person requires a CRB check they must obtain one from an Umbrella

¹⁰⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 206, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

Body, who are agencies registered with the Home Office that will obtain the necessary check on their behalf.”¹⁰⁹

Ein barn ni

175. O ran sicrhau bod gyrwyr taccis a cherbydau hurio preifat a ddefnyddir i gludo dysgwyr wedi cael archwiliad SCT priodol, rydym yn nodi'r dystiolaeth gan y Dirprwy Brif Weinidog mai cyfrifoldeb cyflogwyr fyddai hyn ar ran eu staff neu gyfrifoldeb unigolyn os yw'n hunangyflogedig.

176. Fodd bynnag, **credwn ei bod yn bwysig bod llinell atebolrwydd glir yng nghyswllt archwiliadau SCT i yrwyr taccis a cherbydau hurio preifat a ddefnyddir i gludo dysgwyr. Awgrymw'n mai un ffordd o gyflawni hyn fyddai gwneud archwiliad SCT dilys yn rhan ofynnol o unrhyw drefniant dan gontract â chwmni taccis neu gerbydau hurio preifat (neu â gyrrwr unigol, pan fo hynny'n berthnasol). Rydym yn argymhell bod y Dirprwy Brif Weinidog yn rhoi ystyriaeth briodol i'r mater hwn ar yr adeg briodol.**

Adran 2: Recordio delweddau gweledol neu sain ar gludiant i ddysgwyr

Cefndir

177. Mae Adran 2 y Mesur arfaethedig yn mewnosod adran newydd 14B ym Mesur 2008. Mae'n caniatáu Gweinidogion Cymru i greu rheoliadau am drefniadau i recordio delweddau gweledol neu sain ar gludiant i ddysgwyr ac i ddefnyddio, storio a chadw'r delweddau neu'r sain dan sylw.

178. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn datgan y byddai adran 2 yn caniatáu i Weinidogion Cymru ei gwneud yn ofynnol gosod teledu cylch cyfyng ar gerbydau cludiant i ddysgwyr, a phennu trefniadau gweithredol ei ddefnyddio, gan gynnwys cyfrinachedd a storio.¹¹⁰

Tystiolaeth gan ymgylgoreion

179. Mynegodd y rhan fwyaf o ymgylgoreion gefnogaeth i ddefnyddio camerâu teledu cylch cyfyng ar gludiant i ddysgwyr, er bod y

¹⁰⁹ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 11 Tachwedd 2010

¹¹⁰ Memorandwm Esboniadol, paragraff 3.27, tudalen 10

dystiolaeth a gawsom gan blant a phobl ifanc am y pwynt hwn yn dangos bod eu barn hwy'n gymysg.

180. Roedd rhai ymgynghoreion, gan gynnwys SNAP Cymru, ATCO Cymru, ASCL Cymru a NAHT Cymru a BUSK, yn cefnogi'r cynnig ar y sail y byddai'n rhoi mwy o hyder i ddisgyblion a rhieni mewn bysiau ysgol ac yn rhoi tystiolaeth gref pe bai rhywbeth yn digwydd ar fws ysgol. Yn eu tystiolaeth, dywedodd SNAP Cymru:

“Generally vulnerable young people do welcome this measure [installing CCTV cameras on school buses] as an additional confidence in their safety; families also feel that this is an additional deterrent to disruptive behaviour. Families report that incidents on learner transport are not fairly investigated and sometimes incidents reported are not taken seriously. CCTV may assist staff in gaining a more accurate understanding of incidents reported.”¹¹¹

181. Dywedodd ATCO Cymru fod camerâu teledu cylch cyfyng yn cael eu defnyddio'n eithaf cyffredin bellach, ac er nad oes tystiolaeth benodol eu bod wedi rheoli ymddygiad ar ôl cael eu gosod, mae staff cynghorau a chyflenwyr wedi'u croesawu wrth ddelio â digwyddiadau a chefnogi gyrwyr.¹¹²

182. Dywedodd ASCL Cymru a NAHT Cymru mai un broblem benodol i arweinwyr ysgolion fu cael y dystiolaeth i'w defnyddio mewn gwrandawriadau eithrio o ganlyniad i ddigwyddiadau ar y bws ysgol ac os gall tystiolaeth teledu cylch cyfyng fod ar gael, y byddai'n ddefnyddiol.¹¹³

183. Dywedodd BUSK nad oeddent yn meddwl y byddai unrhyw riant yn gwrthwynebu defnyddio teledu cylch cyfyng ar fysiau ysgol, gan y cafwyd nifer o achosion yn y DU ble defnyddiwyd teledu cylch cyfyng i ganfod problemau â disgyblion yn camymddwyn ar fysiau ysgol, a bod y digwyddiadau hyn yna wedi cael sylw. Eu dadl oedd bod defnyddio teledu cylch cyfyng ar fysiau ysgol yn anfon neges glir i'r (...) disgyblion ar y daith na chânt gamymddwyn nac achosi sefyllfa anniogel heb gael eu cosbi.¹¹⁴

¹¹¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 3

¹¹² Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 8

¹¹³ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 4

¹¹⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 174, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

184. Dadl BUSK oedd y byddai unrhyw ofyniad i osod camerâu teledu cylch cyfyng ar fysiau ysgol yn gorfod cyd-fynd â chymal yn sicrhau bod lluniau'r teledu cylch cyfyng o safon ddigon uchel i alluogi adnabod disgyblion a gyrwyr yn glir. Yn yr un modd, tynnodd Ymgyrch Stuart a CPT Cymru sylw at yr angen i luniau teledu cylch cyfyng fod o ansawdd digonol.¹¹⁵

185. Aeth BUSK yn eu blaenau i ddweud eu bod yn meddwl ei bod yr un mor bwysig y dylid defnyddio tystiolaeth o gamerâu teledu cylch cyfyng ar fysiau ysgol i adnabod oedolion (h.y. gyrwyr a goruchwylwyr) a oedd yn camymddwyn yn ogystal â disgyblion.¹¹⁶ Roedd ymgynghoreion eraill, gan gynnwys SNAP Cymru, WLGA ac ADEW, ATCO Cymru a CPT Cymru, yn cytuno â hyn, gan ddweud bod defnyddio camerâu teledu cylch cyfyng ar fysiau ysgol yn amddiffyn gyrwyr yn ogystal â disgyblion.

186. Dywedodd Cyngor Sir Penfro fod systemau teledu cylch cyfyng wedi'u gosod ar 35 o gerbydau ysgol yn eu hardal, a bod effaith hyn wedi bod yn gadarnhaol o ran gwella ymddygiad disgyblion a gyrwyr. Nodasant, fodd bynnag, y bu'r gwelliant hwn yn gysylltiedig â phrosiect cludiant i'r ysgol ble cynhaliwyd rhaglen hyfforddi disgyblion mewn rhai ysgolion penodol.¹¹⁷ Gwnaeth Dinas a Sir Abertawe bwyntiau tebyg yn eu tystiolaeth hwy.¹¹⁸

187. Yn eu tystiolaeth, cyfeiriodd WLGA ac ADEW at ddau gynllun peilot sy'n cael eu rhedeg yng Nghymru fel rhan o brosiectau cludiant i'r ysgol; un yng Ngogledd Cymru a'r llall yn Ne Orllewin Cymru. Dywedasant fod adroddiadau rhagarweiniol am y cynlluniau hyn wedi dangos canlyniadau cymysg, a bod un cynllun wedi adrodd am ganlyniadau da fel cyfuniad o ddefnyddio teledu cylch cyfyng, hyfforddi gyrwyr a hyfforddi disgyblion a'r llall yn adrodd bod defnyddio hebryngyddion yn fwy effeithiol.¹¹⁹ Fe wnaethant gydnabod bod lluniau teledu cylch cyfyng yn bwerus o ran darparu tystiolaeth i ddilyn achosion.¹²⁰

¹¹⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 178, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4 a Cofnod y Trafodion, paragraff 287, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4, yn ôl eu trefn

¹¹⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 1

¹¹⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 9

¹¹⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 10

¹¹⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 48, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹²⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 51, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

188. Yn ei dystiolaeth, fodd bynnag, dywedodd y Comisiynydd Plant fod y potensial o ddefnyddio teledu cylch cyfyng yn eang i recordio delweddau a sain ar gludiant ysgol pwrpasol yn bryder allweddol. Cyfeiriodd at ei adroddiad yn 2004 am brofiadau plant o gludiant ysgol pwrpasol¹²¹, ble y nododd fod rhai cwmnïau sy'n darparu cludiant i ddysgwyr eisoes wedi gosod systemau teledu cylch cyfyng. Dywedodd:

“While this might be a useful tool to identify perpetrators of serious incidents the routine monitoring of such tapes is NOT something the Children’s Commissioner would encourage. That would appear to be encouraging the over-surveillance of children and by itself will do little to alter behaviour.”¹²²

189. Aeth ymlaen yn ei dystiolaeth i ni i ddadlau, yng nghyswllt defnyddio teledu cylch cyfyng ar gludiant i ddysgwyr, ei fod yn amlwg bod angen canfod cydbwysedd rhwng hawl y plentyn i deithio'n ddiogel a hawl y plentyn i gael preifatrwydd, a ddarperir gan Erthygl 16 CCUHP [Confensiwn y Cenhedloedd Unedig ar Hawliau'r Plentyn].¹²³

190. Dywedodd hefyd,

“In discussion with a group of sixth form students recently opinion was divided as to the effectiveness of the cameras in terms of improving behaviour. We would suggest that there is a need to scrutinise closely the findings of the pilots of the use of CCTV on school buses when published.”¹²⁴

191. Roedd y dystiolaeth a gawsom gan blant a phobl ifanc yn dangos mwyafrif o blaid defnyddio camerâu teledu cylch cyfyng ar gludiant i ddysgwyr, er bod nifer o'r atebwyr wedi sôn am oblygiadau defnyddio camerâu teledu cylch cyfyng i breifatrwydd disgyblion.¹²⁵

192. Roedd gan rai ymgynghoreion, gan gynnwys SNAP Cymru ac ASCL Cymru, bryderon am storio a defnyddio recordiadau teledu cylch cyfyng, yn enwedig o ran pwy fyddai'n 'berchen' ar y recordiadau, pwy fyddai'n gallu cael mynediad atynt, am ba mor hir y byddent yn cael eu

¹²¹ *Cyn belled â'm bod yn cyrraedd yn ddiogel*, Bysiau Ysgol: tuag at deithiau gwell a mwy diogel i'r ysgol, Adroddiad Comisiynydd Plant Cymru, 2004

¹²² Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 12

¹²³ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 12

¹²⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 12

¹²⁵ Mae crynodeb o'r dystiolaeth a gafwyd i'r holiadur plant a phobl ifanc ar gael ar ddiwedd yr adroddiad hwn.

storio ac at ba ddibenion y gellid eu defnyddio. Yn eu tystiolaeth am y pwynt hwn, dywedodd ASCL Cymru:

“From the school’s perspective, if I am responsible, as head teacher, for the conduct of my students between school and home and vice versa, I would need first call on that [CCTV footage]. However, I could understand it if a bus company felt compromised by some of the evidence and did not want to release it quickly to me. That sort of area would need work.”¹²⁶

193. Ar y pwynt hwn, awgrymodd rhai ymgynghoreion, gan gynnwys ATCO Cymru a Chyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf, y dylid cael canllawiau clir am ddefnyddio delweddau a sain o deledu cylch cyfyng ar fysiau ysgol.¹²⁷

194. Tynnodd eraill, gan gynnwys SNAP Cymru, CPT Cymru ac WLGA ac ADEW, sylw at oblygiadau cost y cynnig. Dywedodd SNAP Cymru ni ddylai unrhyw ofyniad i osod teledu cylch cyfyng ar gludiant i ddysgwyr arwain at gostau ychwanegol diangen i ddarparwyr.¹²⁸

195. Yn eu tystiolaeth, dywedodd CPT Cymru y byddai unrhyw gyfrifoldeb ychwanegol i’w haelodau o ganlyniad i ofynion yr adran hon yn y Mesur arfaethedig yn golygu goblygiadau adnoddau, a hynny o ran cost ac amser.¹²⁹

196. Dywedodd WLGA ac ADEW fod nifer o awdurdodau lleol yn cefnogi egwyddor defnyddio teledu cylch cyfyng ar fysiau ysgol, ond dywedasant y byddai hyn yn amodol ar fod adnoddau ar gael i alluogi dull mwy cyffredinol.¹³⁰

Tystiolaeth gan y Gweinidog

197. Yn ei dystiolaeth, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog mai’r bwriad polisi y tu ôl i’r cynnig i osod camerâu teledu cylch cyfyng ar fysiau ysgol oedd,

“It would probably prevent a lot of unruly behaviour from happening in the first place. The initial evidence that we have from some pilot schemes that have been undertaken is that

¹²⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 201, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹²⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 8 a SLT 11

¹²⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 3

¹²⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 6

¹³⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

that is the case. The presence of cameras tends to improve behaviour.”¹³¹

198. Dywedodd hefyd ei fod wedi gofyn i WLGA gydweithio â'r llywodraeth i gynnal nifer o werthusiadau ar fentrau megis defnyddio camerâu CCTV, ac y byddai WLGA yn adrodd i'r llywodraeth ym mis Mawrth 2011.

199. Mae Adran 2 y Mesur arfaethedig yn cyfeirio at “recordio delweddau gweledol neu sain digwyddiadau sy'n digwydd ar gludiant i ddysgwyr”. Gofynasom i'r Dirprwy Brif Weinidog egluro beth fyddai'n cael ei gyfrif yn “ddigwyddiad” at ddiben adran 2. Fel ateb, cadarnhaodd:

“Mae digwyddiad yn cynnwys unrhyw beth o fewn ei ystyr naturiol, sef unrhyw ddigwyddiad bob dydd. Gall fod yn unrhyw beth sy'n digwydd ar y siwrne, felly yr ydym eisiau sicrhau diffiniad digon eang i olygu unrhyw beth a all ddigwydd ar y bws.”¹³²

200. Aeth yn ei flaen:

“Yr ydym wedi ceisio ei wneud yn ddigon eang fel bod unrhyw beth sy'n digwydd ar y siwrnai yn dod o fewn y diffiniad. (...) Credwn ei fod yn ddigon eang i gynnwys y materion yr ydym eisiau eu hystyried, fel camymddwyn ac yn y blaen.”¹³³

201. Yng nghyswllt tystiolaeth gan ymgynghoreion a oedd yn holi pwy fyddai'n 'berchen' ar unrhyw luniau teledu cylch cyfyng a gaiff eu ffilmio ar fysiau ysgol, yn y sesiwn dystiolaeth gyntaf, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog fod hyn yn fater y byddai angen rhoi sylw iddo mewn rheoliadau, ynghyd â diben cadw'r delweddau a'r sain. Dywedodd y byddai'r rheoliadau hyn yn destun ymgynghoriad.¹³⁴

202. Mewn sesiwn tystiolaeth ddiweddarach, cadarnhaodd y Dirprwy Brif Weinidog mai gweithredwyr cludiant fyddai'n berchen ar y recordiadau, ond y ceid cytundeb rhwng y gweithredwr a'r awdurdod lleol i ryddhau'r recordiadau i'r awdurdod lleol pe bai achos yn codi o

¹³¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 69, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹³² Cofnod y Trafodion, paragraff 59, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹³³ Cofnod y Trafodion, paragraff 61, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹³⁴ Cofnod y Trafodion, paragraffau 63-64, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

ganlyniad i ddigwyddiad ar fws ysgol.¹³⁵ Cadarnhaodd y Dirprwy Brif Weinidog ei fod yn bwriadu cyhoeddi cyfarwyddyd am gytundebau o'r fath.¹³⁶

203. O ran defnyddio delweddau a sain recordiadau teledu cylch cyfyng, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog y byddai hyn yn amodol ar rai mesurau diogelu penodol y darperir ar eu cyfer yn Neddf Diogelu Data 1998:

“Part II of Schedule 5 to the Government of Wales Act 2006 provides that a provision of an Assembly Measure cannot make modifications of any of the provisions of the Data Protection Act 1998 (“DPA 1998”). Accordingly the Assembly could not legislate in any way which would contravene the DPA 1998.”¹³⁷

204. Aeth yn ei flaen:

“The proposed Measure allows the Welsh Ministers to make regulations in relation to “the use, storage and retention” of images. This will enable the Welsh Ministers to make regulations in relation to the purposes for which such storage may be used. Such regulations will be subject to consultation with stakeholders and affirmative procedure in the Assembly.”¹³⁸

205. Cadarnhaodd y gellid defnyddio delweddau teledu cylch cyfyng fel tystiolaeth mewn llys barn¹³⁹, ac aeth yn ei flaen i ddweud y byddai'n annog datblygu cod gwirfoddol am ddefnyddio lluniau teledu cylch cyfyng ar gludiant i ddefnyddwyr.¹⁴⁰

Ein barn ni

206. Yng nghyswllt recordio delweddau gweledol neu sain ar gludiant i ddysgwyr, rydym yn nodi bod y rhan fwyaf o'r ymgylgoreion yn cefnogi egwyddor defnyddio camerâu teledu cylch cyfyng, a'u heffeithiolrwydd.

¹³⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 138, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹³⁶ Cofnod y Trafodion, paragraffau 160-161, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹³⁷ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 25 Hydref 2010

¹³⁸ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 11 Tachwedd 2010

¹³⁹ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 25 Hydref 2010

¹⁴⁰ Cofnod y Trafodion, paragraffau 162-163, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

207. Rydym yn cydnabod bwriad polisi'r Dirprwy Brif Weinidog i ddefnyddio camerâu teledu cylch cyfyng ar gludiant i'r ysgol fel modd o wella ymddygiad ac rydym yn credu, os caiff ei ddefnyddio'n briodol, y bydd yn rhoi mwy o hyder i ddisgyblion, rhieni, gyrwyr a goruchwylwyr.

208. Rydym yn nodi barn ymgynghoreion a ddadleuodd y bydd presenoldeb camerâu teledu cylch cyfyng ar gludiant i ddysgwyr yn anghymhell unigolion i ymddwyn yn ddrwg, ac y gallai'r lluniau a geir o'r camerâu hyn roi tystiolaeth os ceir digwyddiad ar fws ysgol. Rydym yn cytuno ag ymgynghoreion ei bod yn bwysig bod ansawdd llun y teledu cylch cyfyng yn ddigon uchel i allu adnabod unigolion.

209. Rydym yn nodi'r dystiolaeth gan ymgynghoreion a'r Dirprwy Brif Weinidog bod astudiaethau peilot am ddefnyddio camerâu teledu cylch cyfyng ar gludiant i ddysgwyr yn cael eu cynnal, ac rydym yn ymddiried y bydd y Dirprwy Brif Weinidog yn ystyried canlyniadau'r astudiaethau hyn yn llawn cyn creu rheoliadau dan yr adran hon.

210. Fodd bynnag, rydym yn ymwybodol o'r dystiolaeth gan y Comisiynydd Plant am gydbwysu'r angen am ddiogelwch disgyblion ar gludiant i ddysgwyr â hawl plentyn i breifatrwydd. Ar y pwynt hwn, **credwn y dylid cael rheoliadau cadarn ar gyfer defnyddio, storio a chadw recordiadau camerâu teledu cylch cyfyng ar gludiant i ddysgwyr, ynghyd â mynediad at y recordiadau hynny.** Rydym yn nodi bod adran 2 y Mesur arfaethedig yn darparu ar gyfer rheoliadau o'r fath, ac rydym yn croesawu ymrwymiad y Dirprwy Brif Weinidog i ymgynghori am y rheoliadau hyn - rydym yn argymhell ei fod yn gwneud hynny cyn gynted ag y caiff gyfle.

211. Rydym hefyd yn argymhell y dylai rheoliadau a wneir dan adran 2 roi sylw i'r posibilrwydd o ddefnyddio recordiadau camerâu teledu cylch cyfyng ar gludiant i ddysgwyr at ddibenion hyfforddi, ac os yw'n bosibl, sut ac i ba raddau.

212. Rydym yn fodlon y bydd creu'r rheoliadau dan adran 2 yn seiliedig ar weithdrefn penderfyniad cadarnhaol y Cynulliad.

213. Yng nghyswllt mynediad at luniau teledu cylch cyfyng o gludiant i ddysgwyr, credwn ei bod yn bwysig bod prifathrawon yn cael mynediad atynt os bu un o'u disgyblion mewn digwyddiad. **Rydym yn nodi tystiolaeth y Dirprwy Brif Weinidog y caiff trefniadau ar gyfer mynediad partïon perthnasol at ddelweddau a sain a recordiwyd ar**

gludiant i ddysgwyr eu hamlinellu mewn cytundeb rhwng yr awdurdod lleol a'r gweithredwr cludiant, ac rydym yn croesawu ei ymrwymiad i gyhoeddi cyfarwyddyd am y cytundebau hyn. Rydym yn argymhell ei fod yn gwneud hynny cyn gynted ag y caiff gyfle.

214. Ar wahân i'n sylwadau uchod, rydym yn fodlon ag adran 2 fel y'i drafftwyd.

Adran 3: Aseidiadau risg diogelwch ar gyfer cludiant i ddysgwyr

Cefndir

215. Mae Adran 3 y Mesur arfaethedig yn mewnosod adran newydd 14C ym Mesur Teithio gan Ddysgwyr 2008. Mae'n galluogi Gweinidogion Cymru i'w gwneud yn ofynnol bod cyrff perthnasol yn cynnal aseidiadau risg diogelwch ar gludiant i ddysgwyr, ac amlinellu'n fanwl beth yw gofynion aseidiadau o'r fath.

Tystiolaeth gan ymgylgoreion

216. Gofynasom i ymgylgoreion a oeddent yn fodlon â'r darpariaethau yn y Mesur arfaethedig ynghylch aseidiadau risg diogelwch, ac am eu barn am bwy ddylai fod yn gyfrifol am gynnal aseidiadau risg.

217. Ar y cyfan, roedd yr ymgylgoreion, gan gynnwys Cyngor Sir Penfro a Dinas a Sir Abertawe, yn gefnogol mewn egwyddor i ddarpariaethau adran 3 ynghylch cynnal aseidiadau risg diogelwch ar gludiant i ddysgwyr.

218. Dywedodd Cyngor Sir Penfro a Dinas a Sir Abertawe, yn eu tystiolaeth ysgrifenedig, eu bod yn "gefnogol i'r gofyniad i gynnal aseidiadau risg".¹⁴¹

219. Aeth Cyngor Sir Penfro yn eu blaenau i ddweud:

"Contractors are undertaking [risk assessments] at present using the method prepared for WAG as part of the SWITCH School Transport Project."¹⁴²

220. Gwnaethpwyd y pwynt hwn hefyd gan Ddinas a Sir Abertawe, Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf a Chyngor Sir Powys.¹⁴³

¹⁴¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 9 a 10

¹⁴² Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 9

221. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd Dinas a Sir Abertawe:

“There is currently some resistance from operators to carry out the risk assessments but if they become statutory then local authorities will be able to insist that they are completed.”¹⁴⁴

222. O ran pwy ddylai fod yn gyfrifol am gynnal asesiadau risg diogelwch ar gludiant i ddysgwyr, cyflwynwyd amrywiaeth o safbwyntiau i ni.

223. Dywedodd Llywodraethwyr Cymru, heb awgrymu’n benodol pwy ddylai fod yn gyfrifol:

“Safety risk assessments of learner transport should be carried out by a competent person with any assessment based on national criteria.”¹⁴⁵

224. Dadleuodd rhai ymgynghoreion, gan gynnwys Ymgyrch Stuart, NAHT Cymru, ASCL Cymru a BUSK, mai awdurdodau lleol ddylai fod yn gyfrifol am gynnal asesiadau risg diogelwch.

225. Mewn tystiolaeth lafar, dywedodd Ymgyrch Stuart eu bod yn fodlon i’r Mesur arfaethedig ganiatáu creu rheoliadau yng nghyswllt cynnal asesiadau risg diogelwch.¹⁴⁶

226. O ran pwy ddylai fod yn gyfrifol, dywedasant mai’r awdurdod lleol ddylai ysgwyddo baich cynnal asesiadau risg.¹⁴⁷ Aethant yn eu blaenau i ddweud:

“If [a local authority] hands that responsibility to a third party, whether to the bus company or someone else, then it has to have assurances from that company that it will do a full risk assessment and take into account all of the risks. That needs to be considered fully, perhaps in this legislation, in order to ensure that local authorities do that.”¹⁴⁸

227. Awgrymasant hefyd y byddai awdurdodau lleol yn contractio gwaith o’r fath allan yn hytrach na’i wneud yn fewnol ac, felly, bod

¹⁴³ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 10, 11 a 13

¹⁴⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 10

¹⁴⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 7

¹⁴⁶ Cofnod y Trafodion, paragraffau 183-184, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁴⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 185, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁴⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 185, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

angen deddfwriaeth er mwyn i'r awdurdod lleol allu sicrhau bod gweithredwr dan gontract yn cyflawni ei rwymedigaethau cyfreithiol.¹⁴⁹

228. Dywedodd NAHT Cymru ac ASCL Cymru mai awdurdodau lleol ddylai fod yn gyfrifol am gynnal asesiadau risg diogelwch, a mynegasant bryder y gallai cyrff llywodraethu ysgolion unigol fod yn rhannol gyfrifol am wneud y gwaith hwn.¹⁵⁰

229. Yn eu tystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd BUSK:

“To require relevant bodies to carry out risk assessments as set out by the Welsh Ministers may not always be achievable in terms of getting the risk assessment actually carried out by an individual who is qualified to undertake this work. The view of BUSK is, that in order that this is requirement is achievable it should be carried out by the body that contracts the transport.”¹⁵¹

230. Ychwanegasant:

“To require a transport company to carry out the risk assessing of school transport is, we believe, removing a local authority or school’s legal obligation. Requiring transport companies to carry out a risk assessment of school transport runs when it is legally the local authority or a school (whichever contracts the service) that has a legal duty to provide a safe journey for the pupils in their care, is wrong.”¹⁵²

231. Mewn tystiolaeth lafar, dadleuodd BUSK mai awdurdodau lleol oedd yn y sefyllfa orau i adnabod y ffyrdd, y llwybrau ac amodau strydoedd yn eu hardaloedd eu hunain¹⁵³, a dywedasant:

“[If] we are going to require transport companies to do these risk assessments [at] what point is the authority going to assess whether that transport company is really equipped to do that risk assessment? (...) You cannot delegate that

¹⁴⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 192, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁵⁰ Cofnod y Trafodion, paragraffau 212 a 214, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁵¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 1

¹⁵² Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 1

¹⁵³ Cofnod y Trafodion, paragraff 185, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

[responsibility] to someone unless you know that they can do it.”¹⁵⁴

232. Fodd bynnag, dadleuodd ymgynghoreion eraill mai gweithredwyr bysiau ddylai fod yn gyfrifol am gynnal asesiadau risg diogelwch, gan eu bod dan gontract gan awdurdodau lleol i ddarparu gwasanaeth cludiant i ddysgwyr.

233. Dywedodd WLGA ac ADEW eu bod yn gyffredinol gefnogol i ddarpariaethau'r Mesur arfaethedig yng nghyswllt asesiadau risg diogelwch, a dywedasant eu bod yn disgwyl i'r ddogfen bresennol ar gyfer asesu risg gwirfoddol, a ddatblygwyd mewn partneriaeth rhwng Llywodraeth y Cynulliad a llywodraeth leol, gael ei defnyddio fel templed.¹⁵⁵

234. Awgrymasant mai'r gweithredwr ddylai fod â'r ddyletswydd i ddarparu'r asesiad risg. Aethant yn eu blaenau i ddweud y byddai awdurdodau lleol, fel comisiynwyr cludiant i'r ysgol, yna'n gyfrifol am sicrhau bod y gweithredwyr bysiau yn gwneud yr hyn y dywedasant eu bod am ei wneud.¹⁵⁶

235. Cydnabu WLGA ac ADEW fod aneglurder o ran pwy oedd yn gyfrifol am gynnal asesiadau risg mewn mannau mynd ar y bws, a rhoesant sylw i'r ddogfen asesu a oedd yn cyd-fynd â Mesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) 2008, a oedd yn datgan mai gweithredwyr sy'n gyfrifol am unrhyw weithgarwch y tu allan i safle'r ysgol.¹⁵⁷

236. Ychwanegasant, fodd bynnag, gan nad oedd hyn yn ddyletswydd statudol ar hyn o bryd, fod rhai gweithredwyr yn gofyn pam y dylent wneud hynny, ac felly bod y Mesur arfaethedig yn ffordd ddelfrydol o wneud hyn yn statudol, drwy ei gwneud yn ofynnol bod pob gweithredwr cludiant yn cynnal asesiad risg cludiant i'r ysgol.¹⁵⁸

237. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd CPT Cymru y dylid ystyried polisi asesu risg cyffredin ar gyfer gwasanaethau cludiant o'r

¹⁵⁴ Cofnod y Trafodion, paragraffau 186 a 190, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁵⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

¹⁵⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 55, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁵⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 57, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁵⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 57, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

cartref i'r ysgol, gan fod nifer o weithredwyr eisoes yn destun asesiadau risg gan ddefnyddio templed ffurfiol sy'n bodoli eisoes.¹⁵⁹

238. Awgrymasant, o ran cyfrifoldeb am asesiadau risg diogelwch, y dylai awdurdodau lleol, yr ysgolion unigol dan sylw a'r gweithredwr bysiau dan gontract fabwysiadu dull seiliedig ar bartneriaeth.¹⁶⁰

239. Mewn tystiolaeth lafar, dywedodd CPT Cymru:

“There are aspects of the risk assessment of the entire home-to-school journey that would be best carried out by the bus operator, some bits of it that would be best carried out by the local authority, and there are certainly some bits of it that would be best carried out by the third partner in this trio, namely the school, because some of the greatest risks occur with vehicle movement around schools.”¹⁶¹

240. Dywedodd CPT Cymru hefyd fod angen ystyried sut y byddai gweithredwyr bysiau bach yn rheoli unrhyw gyfrifoldebau newydd o ran cynnal asesiadau risg, yn enwedig gan y gallai'r broses fod yn anghyfarwydd iddynt. Ychwanegasant:

“(…) we would hope that the Government would allow sufficient time for them, and offer some sort of guidance, whether that comes in the form of training courses, or whatever. There will be a resource implication for operators as regards time, but we also need to get these smaller operators on board, so that they are part of the culture, and know what is expected of them when risk assessments are needed.”¹⁶²

241. Mynegodd ATCO Cymru safbwyntiau tebyg i CPT Cymru am ddull seiliedig ar bartneriaeth, a dywedasant fod arferion presennol wedi cynnwys gofyniad i gynnwys asesiad risg mewn contract gweithredwr â'r awdurdod lleol. Aethant yn eu blaenau i awgrymu y gallai gweithredwyr bysiau fod yn gyfrifol am gynnal asesiadau risg, gydag awdurdodau lleol mewn swyddogaeth oruchwyliol, ac y byddent, fel

¹⁵⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 6

¹⁶⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 6

¹⁶¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 304, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁶² Cofnod y Trafodion, paragraff 296, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

rhan o'r swyddogaeth honno, yn "cynnal archwiliadau ac yn rhoi sylwadau am unrhyw asesiad a gyflwynid iddynt".¹⁶³

Tystiolaeth gan y Gweinidog

242. O ran cynnal asesiadau risg diogelwch ar gludiant i ddysgwyr, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog mai prif ddiben cynnwys y ddarpariaeth hon yn y Mesur arfaethedig oedd er mwyn i awdurdodau lleol:

"(...) to satisfy themselves that all the possible risks on a particular journey have been covered by the bus operator [so] that they are satisfied that appropriate action will be taken by the bus operator to reduce the risks identified."¹⁶⁴

243. Dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog y byddai asesiadau o'r fath yn cynnwys llwybrau bysiau, manau codi a gollwng, safleoedd ysgol, cymorth i yrwyr a theithwyr, a'r math o gerbyd a ddefnyddir.¹⁶⁵

244. Aeth yn ei flaen i ddweud bod cynnal asesiadau risg diogelwch yn rhan bwysig o feithrin ymddiriedaeth rhwng y gweithredwyr bysiau, yr ysgolion, y disgyblion a'r rhieni.¹⁶⁶

245. O ran pwy fyddai'n gyfrifol am gynnal asesiad risg, dywedodd swyddog y Dirprwy Brif Weinidog:

"It is envisaged that the regulations would place a duty on local authorities to ensure that the risk assessment is carried out."¹⁶⁷

246. Aeth y swyddog yn ei flaen i ddweud bod y Dirprwy Brif Weinidog yn rhagweld y byddai'r cyfrifoldeb am gynnal asesiad risg yn cael ei gynnwys fel un o amodau contract darparwyr bysiau, ac felly mai'r awdurdod lleol fyddai'n cael y cyfrifoldeb cyfreithiol.¹⁶⁸

247. Mewn tystiolaeth ddiweddarach i'r Pwyllgor, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog, er mai'r awdurdod lleol fyddai'n gorfod cael y

¹⁶³ Cofnod y Trafodion, paragraff 299, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁶⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 95, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁶⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 90, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁶⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 95, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁶⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 100, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁶⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 100, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

cyfrifoldeb cyffredinol, y gallai'r cwmnïau bysiau a'r ysgolion rannu rhan o'r cyfrifoldeb hwnnw.¹⁶⁹

248. Yng nghyswilt pryderon a godwyd gan ymgylgoreion ynghylch "mannau aneglur" cyfrifoldeb, cadarnhaodd y Dirprwy Brif Weinidog y byddai unrhyw reoliadau a wneid dan y Mesur arfaethedig hwn yn ei gwneud yn ofynnol i'r asesiad risg diogelwch bennu pwy sy'n gyfrifol am ddigwyddiadau mewn mannau codi a gollwng.¹⁷⁰

249. Dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog hefyd y gallai rheoliadau ei gwneud yn ofynnol i weithredwr ganfod, fel rhan o'r asesiad risg diogelwch, unrhyw risgiau posibl â defnyddio math penodol o wregys diogelwch a osodwyd ar gerbyd unigol.¹⁷¹

250. Ychwanegodd swyddog y Dirprwy Brif Weinidog fod y cyfarwyddyd asesu risg anstatudol presennol yn "ymwneud â pha mor briodol yw gwregysau diogelwch i wahanol oedrannau o fewn deddfwriaeth y DU."¹⁷²

251. Fodd bynnag, eglurodd y Dirprwy Brif Weinidog yn ddiweddarach:

"No remedial action could be forced upon a bus operator following such a risk assessment if the seatbelts met current UK legislation specifications."¹⁷³

Ein barn ni

252. Yng nghyswilt cynnal asesiadau risg diogelwch ar gludiant i ddysgwyr, rydym yn nodi, ar y cyfan, bod ymgylgoreion wedi cefnogi egwyddor y darpariaethau a gynhwysir yn adran 3.

253. O ran pwy ddylai fod yn gyfrifol am gynnal asesiad risg diogelwch, rydym yn nodi'r gwahanol safbwyntiau gan ymgylgoreion am y pwynt hwn ac yn cydnabod y rhesymau clir dros bob un o'u dadleuon.

254. Ar y mater hwn, rydym yn cytuno â'r Dirprwy Brif Weinidog y gellid rhannu'r cyfrifoldeb am gynnal asesiadau risg diogelwch rhwng

¹⁶⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 167, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁷⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 97, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁷¹ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 11 Tachwedd 2010

¹⁷² Cofnod y Trafodion, paragraff 109, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁷³ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 11 Tachwedd 2010

partïon â diddordeb, ond, ar y cyfan, mai awdurdodau lleol ddylai fod â'r cyfrifoldeb cyfreithiol gan fod ganddynt swyddogaeth o ran contractio cludiant i ddysgwyr ar ran ysgolion.

255. Rydym yn cydnabod y dystiolaeth sy'n nodi y bu cyfrifoldeb am asesu manau codi a gollwng, yn y gorffennol, yn 'faes aneglur' ac felly rydym yn croesawu cadarnhad y Dirprwy Brif Weinidog y byddai unrhyw reoliadau a wneid dan yr adran hon yn ei gwneud yn ofynnol bod asesiad risg diogelwch yn pennu pwy fyddai'n gyfrifol am bob agwedd ar asesiad o'r fath, gan leihau'r posibilrwydd o gael meysydd aneglur.

256. Ac ystyried y dystiolaeth yr ydym wedi'i chael, rydym yn argymhell, wrth greu rheoliadau dan yr adran hon, bod y Dirprwy Brif Weinidog yn rhoi sylw arbennig i sicrhau y ceir eglurder, fel rhan o'r broses asesu risg, o ran pwy sy'n gyfrifol am fannau codi a gollwng ar lwybr cludiant i ddysgwyr.

257. Ar wahân i hyn, **rydym yn fodlon ag adran 3 fel y'i drafftwyd.**

Adran 4: Hyfforddi gyrwyr

Cefndir

258. Mae Adran 4 y Mesur arfaethedig yn mewnosod adran newydd 14D ym Mesur Teithio gan Ddysgwyr 2008. Mae'n rhoi'r pŵer i Weinidogion Cymru gynnig rheoliadau sy'n ei gwneud yn ofynnol i yrwyr gyrraedd safonau hyfforddiant cenedlaethol. Mae'r Memorandwm Esboniadol yn datgan y gallai'r hyfforddiant hwn gynnwys gweithio â phlant, amddiffyn plant, deddfwriaeth gwregysau diogelwch, a delio ag ymddygiad heriol.

Tystiolaeth gan ymgylgoreion

259. Gofynasom i ymgylgoreion pwy ddylai fod yn gyfrifol am sicrhau bod gyrwyr wedi'u hyfforddi'n briodol, ac a ddylid cynnig hyfforddiant penodol i yrwyr sy'n gweithio â phlant ag anghenion dysgu ychwanegol.

260. Yn gyffredinol, roedd ymgylgoreion yn cefnogi'r darpariaethau yn adran 4 y Mesur arfaethedig ynghylch hyfforddiant gyrwyr, ac roedd rhai, gan gynnwys WLGA, Ymgyrch Stuart, SNAP Cymru, Llywodraethwyr Cymru, Cyngor Sir Rhondda Cynon Taf a'r

Comisiynydd Plant, yn croesawu'r gwelliannau i safonau hyfforddi gyrwyr y byddai'r ddarpariaeth hon yn eu creu.

261. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd Llywodraethwyr Cymru eu bod yn croesawu'r cynnig yn adran 4 y Mesur arfaethedig a fyddai'n ei gwneud yn ofynnol i yrwyr gyrraedd safonau hyfforddiant cenedlaethol.¹⁷⁴

262. Nododd Cyngor Sir Rhondda Cynon Taf fod hyfforddi gyrwyr yn un o ofynion y contractau sy'n cael eu dyfarnu ar hyn o bryd gan eu Cyngor, ond eu bod yn cydnabod bod angen mwy o waith i helpu gyrwyr.¹⁷⁵

263. Yn ei dystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd y Comisiynydd Plant, yn ystod trafodaethau â phlant am eu profiadau ar gludiant i ddysgwyr, fod plant wedi nodi pwysigrwydd y gyrrwr a chysondeb eu dull o wasanaethu cwsmeriaid. Aeth yn ei flaen i ddweud:

“(...) we would suggest that child protection and safeguarding will need to form a crucial part of this training as well as training in how to work with children and young people. Such training should be underpinned by equality awareness training (...).”¹⁷⁶

264. Ategwyd hyn gan y dystiolaeth a gawsom gan blant a phobl ifanc, a oedd yn dangos bod mwyafrif llethol o'r disgyblion o blaid darparu hyfforddiant i yrwyr cludiant i ddysgwyr.¹⁷⁷

265. Dywedodd Ymgyrch Stuart, er bod safonau hyfforddi gyrwyr wedi gwella yn y deng mlynedd diwethaf, pe bai pecyn hyfforddi cynhwysfawr yn bodoli i bob gyrrwr bws ysgol, “byddem mewn sefyllfa well nag yr ydym ynddi weithiau ar hyn o bryd”.¹⁷⁸

266. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, cadarnhaodd WLGA ac ADEW eu cefnogaeth i adran 4 y Mesur arfaethedig, gan nodi:

¹⁷⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 7

¹⁷⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 11

¹⁷⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 12

¹⁷⁷ Darperir crynodeb o'r dystiolaeth a gafwyd i'r holiadur plant a phobl ifanc ar ddiwedd yr adroddiad hwn.

¹⁷⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 197, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

“There are currently pilot projects underway which could provide a sound evidential base for national standards of training (...).”¹⁷⁹

267. Mewn tystiolaeth lafar, ychwanegasant y gellid defnyddio rhaglen hyfforddi gyrwyr debyg i'r un a ddefnyddir ar hyn o bryd yng Nghonsortïwm Cludiant Integredig De-orllewin Cymru (SWITCH) fel templed.¹⁸⁰

268. O ran pwy ddylai fod yn gyfrifol am sicrhau bod gyrwyr wedi'u hyfforddi'n briodol, dywedodd WLGA fod y cyfrifoldeb “yn gorfod bod ar y gweithredwyr cludiant gan mai hwy sy'n cyflogi'r gyrwyr.”¹⁸¹

269. Aethant yn eu blaenau i awgrymu y dylai awdurdodau lleol gynnwys hyfforddi gyrwyr fel gofyniad contract¹⁸², ac y dylid darparu hyfforddiant ar sail gydweithredol ar draws awdurdodau'n hytrach na bod awdurdodau unigol yn ei wneud.¹⁸³

270. Awgrymodd WLGA ac ADEW hefyd y gallai disgyblion ysgol chwarae rhan mewn hyfforddi gyrwyr gan y gallai helpu i gyfleu'r neges.¹⁸⁴

271. Aethant yn eu blaenau:

“There has been a lot of work on driver training in the past couple of years, and the transport group sponsored by the Assembly Government to develop initiatives has looked at a number of areas to do with pupil training as well as driver training.”¹⁸⁵

272. Mynegodd ATCO Cymru hefyd gefnogaeth i egwyddor hyfforddiant i ddisgyblion, a chyfeiriasant at raglen hyfforddi disgyblion a ddarparwyd ar y cyd â SWITCH a Thîm Prosiect Cludiant i'r Ysgol WLGA, a oedd, yn eu barn hwy, wedi rhoi canlyniadau eithriadol o dda.¹⁸⁶

¹⁷⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

¹⁸⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 69, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁸¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 68, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁸² Cofnod y Trafodion, paragraff 69, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁸³ Cofnod y Trafodion, paragraff 76, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁸⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 70, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁸⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 75, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁸⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 8

273. Awgrymodd rhai ymgylgoreion, gan gynnwys ASCL Cymru, NAHT Cymru, SNAP Cymru, BUSK, WLGA ac ADEW, fod angen hyfforddiant penodol er mwyn i yrwyr allu delio'n briodol â disgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol.

274. Mewn tystiolaeth lafar, dywedodd SNAP Cymru:

“Driver training on managing aggression, managing challenging behaviour, understanding disability, and general disability awareness is important.”¹⁸⁷

275. Dywedodd NAHT Cymru y byddai hyfforddiant i alluogi gyrrwyr i ddelio â disgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol yn wahanol i unrhyw hyfforddiant prif ffrwd, ac y dylai'r Mesur arfaethedig fod yn benodol iawn yn hyn o beth, gan y bydd yn gwneud gwahaniaeth enfawr i ddiogelwch yn yr adran anghenion dysgu ychwanegol.¹⁸⁸

276. Dywedodd ASCL Cymru, o ran disgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol, byddai angen i'r hyfforddiant fod yn benodol i anghenion yr unigolion [hynny].¹⁸⁹

277. Mynegodd BUSK safbwyntiau tebyg, gan awgrymu y byddai'r hyfforddiant gofynnol yn dibynnu ai anabledd ymddygiadol, corfforol ynteu feddyliol sydd gan blentyn.¹⁹⁰

278. Yn eu tystiolaeth, dywedodd WLGA ac ADEW y byddai'r gofynion hyfforddiant ar gyfer gyrrwyr sy'n cludo disgyblion ysgol uwchradd yn wahanol i'r gyrrwyr hynny sy'n gweithio'n agos gyda disgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol, a dywedasant y byddai angen gwahanol fodiwlau hyfforddiant.¹⁹¹

279. Aethant yn eu blaenau i ddweud y byddent yn cefnogi cynnwys datganiad yn y Mesur arfaethedig i nodi y dylai hyfforddiant i yrwyr fod mor gynhwysol â phosibl, yn enwedig o ran disgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol.¹⁹²

280. Dywedodd ATCO Cymru, er mai'r gweithredwr bysiau ddylai fod yn gyfrifol am hyfforddiant cyffredinol, y gallai awdurdodau lleol

¹⁸⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 65, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁸⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 217, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁸⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 216, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁹⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 196, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁹¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 83, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁹² Cofnod y Trafodion, paragraffau 86-87, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

drefnu unrhyw hyfforddiant arbenigol sy'n ymwneud â rhyngweithio â disgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol.¹⁹³

281. Yn eu tystiolaeth, dadleuodd BUSK, WLGA ac ADEW, a CPT Cymru nad oedd gwella hyfforddiant gyrwyr o reidrwydd yn golygu cyflwyno trefn hyfforddi newydd.

282. Awgrymodd BUSK y gellid ychwanegu modiwlau penodol, gan gynnwys cludo plant ysgol, at yr hyfforddiant Tystysgrif Cymhwysedd Proffesiynol (CPC) presennol, gan fod pob gyrrwr yn gorfod cwblhau'r hyfforddiant hwn ac y byddai'n osgoi'r angen i gyflwyno hyfforddiant ychwanegol.¹⁹⁴ Cytunodd WLGA ac ADEW â'r awgrym hwn.¹⁹⁵

283. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, nododd CPT Cymru fod modiwlau teithio ysgolion a dysgwyr ar gael ar hyn o bryd yn y rhaglen CPC ac felly nad oedd pwynt dyblygu'r broses hyfforddi.¹⁹⁶

284. Mewn tystiolaeth lafar, aethant yn eu blaenau i ddweud:

“(...) it would be helpful to say the least for all bus drivers who take children to school to take these modules as part of their overall 35 hours of CPC training.”¹⁹⁷

Tystiolaeth gan y Gweinidog

285. Yng nghyswilt y darpariaethau yn y Mesur arfaethedig sy'n ymwneud â hyfforddi gyrwyr, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog:

“The proposed Measure will enable Welsh Ministers to set up additional standards of driver training to cover skills such as working with children, compliance with seat-belt legislation and dealing with challenging behaviour.”¹⁹⁸

286. Cadarnhaodd y Dirprwy Brif Weinidog y byddai'r safonau newydd hyn yn ychwanegol i'r hyfforddiant sylfaenol y mae gyrwyr yn ei gael ar hyn o bryd.¹⁹⁹

¹⁹³ Cofnod y Trafodion, paragraff 305, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁹⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 194, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁹⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 68, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁹⁶ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 6

¹⁹⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 312, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁹⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 106, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

¹⁹⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 106, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

287. O ran pwy fyddai'n gyfrifol am sicrhau bod gyrwyr wedi'u hyfforddi'n briodol, cadarnhaodd y Dirprwy Brif Weinidog mai ar y gweithredwyr cludiant fyddai'r prif gyfrifoldeb, ac y gallai'r awdurdod lleol ei gynnwys fel amod yn eu contract.²⁰⁰

288. Aeth yn ei flaen i ddweud na fyddai'n disgwyl i awdurdodau lleol fod yn uniongyrchol gyfrifol am hyfforddi gyrwyr, ond y byddai angen i awdurdodau lleol ofalu bod y gweithredwyr yn glynu'n llwyr at eu contract â hwy.²⁰¹

289. Gofynasom i'r Dirprwy Brif Weinidog am ei farn am gynnwys darpariaeth yn y Mesur arfaethedig i ymwneud â hyfforddi disgyblion. Awgrymodd y Dirprwy Brif Weinidog y byddai hyn yn arfer da fel ymarfer gwirfoddol.²⁰²

290. Hefyd, nododd swyddog y Dirprwy Brif Weinidog fod y cod ymddygiad statudol presennol yn cyflawni canlyniadau llwyddiannus a chalonogol, o ran gwella ymddygiad disgyblion.²⁰³

291. Fodd bynnag, aeth y Dirprwy Brif Weinidog yn ei flaen i ddweud:

“(...) there would be no regulations under this proposed Measure that would put [pupil training] on a statutory footing.”²⁰⁴

292. O ran yr awgrym y dylai gyrwyr gael hyfforddiant penodol i reoli disgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog ei fod am sicrhau bod unrhyw ofynion yn y Mesur arfaethedig yn ddigon eang i gynnwys rhyngweithio â disgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol.²⁰⁵

293. O ran sylwadau y gellid bodloni unrhyw ofynion hyfforddiant newydd o fewn rhaglenni hyfforddiant sy'n bodoli eisoes, nododd swyddog y Dirprwy Brif Weinidog fod Consortiwm Cludiant Integredig De-orllewin Cymru (SWWITCH) wedi creu modiwl sy'n cyd-fynd ag

²⁰⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 171, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁰¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 171, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁰² Cofnod y Trafodion, paragraff 185, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁰³ Cofnod y Trafodion, paragraff 186, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁰⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 185, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁰⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 113, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

anghenion plant ysgol a phlant ag anghenion dysgu ychwanegol, a bod y Dirprwy Brif Weinidog am roi statws statudol i'r dull a ddefnyddir gan SWITCH ar hyn o bryd, gan sicrhau ei fod yn aros o fewn fframwaith y CPC.²⁰⁶

Ein barn ni

294. Yng nghyswilt y gofyniad i yrwyr gyrraedd safonau hyfforddiant cenedlaethol, rydym yn nodi, ar y cyfan, bod ymgylgoreion wedi cefnogi egwyddor y darpariaethau a gynhwysir yn adran 4.

295. Rydym yn croesawu sicrwydd y Dirprwy Brif Weinidog y bydd unrhyw reoliadau a wneir dan yr adran hon yn ei gwneud yn ofynnol i yrwyr gael eu hyfforddi mewn meysydd megis gweithio â phlant a chydymffurfio â deddfwriaeth gwregysau diogelwch.

296. O ran pwy ddylai fod yn gyfrifol am sicrhau bod gyrwyr cludiant i ddysgwyr wedi'u hyfforddi'n briodol, rydym yn nodi tystiolaeth y Dirprwy Brif Weinidog mai ar y gweithredwyr cludiant fyddai'r prif gyfrifoldeb dros hyfforddi gyrwyr, ond y gallai'r awdurdod lleol gynnwys hyn fel amod yn eu contract â'r gweithredwr dan sylw, gyda'r awdurdod yn gyfrifol am sicrhau cydymffurfiaid. Rydym yn fodlon â hyn.

297. Rydym yn cydnabod gwerth hyfforddi disgyblion ac yn cytuno bod y pwnc hwn yn haeddu mwy o ystyriaeth. Rydym yn nodi barn y Dirprwy Brif Weinidog bod y cod ymddygiad teithio statudol wedi arwain at welliant mewn ymddygiad disgyblion, ac nad yw'r Mesur arfaethedig yn darparu ar gyfer hyfforddi disgyblion. Fodd bynnag, **rydym yn argymhell bod y Dirprwy Brif Weinidog yn ystyried bwrw ymlaen â mentrau hyfforddi i ddisgyblion am safonau diogelwch ac ymddygiad ar gludiant i ddysgwyr.**

298. O ran yr angen am hyfforddiant penodol i yrwyr sy'n gweithio â disgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol, rydym yn nodi'r dystiolaeth eang gan ymgylgoreion am y pwynt hwn ac yn croesawu ymrwymiad y Dirprwy Brif Weinidog i gynnwys rhyngweithio â disgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol wrth ddrafftio gofynion hyfforddiant gyrwyr.

299. Ar ôl ystyried y dystiolaeth a gafwyd, credwn fod angen hyfforddiant penodol yn y maes hwn, felly **rydym yn argymhell yn gryf**

²⁰⁶ Cofnod y Trafodion, paragraffau 174-176, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

bod y Dirprwy Brif Weinidog, wrth greu rheoliadau, yn sicrhau y gwneir darpariaeth benodol i yrwyr dderbyn hyfforddiant arbennig os ydynt yn gweithio â phlant ag anghenion dysgu ychwanegol.

300. O ran sut y bodlonir unrhyw safonau hyfforddiant gyrwyr newydd, rydym yn nodi'r dystiolaeth gan ymgylgoreion am y rhaglenni hyfforddi presennol, ac rydym yn fodlon â thystiolaeth y Dirprwy Brif Weinidog y gellid cynnwys modiwlau hyfforddiant newydd yn yr hyfforddiant Tystysgrif Cymhwysedd Proffesiynol presennol.

301. Ar wahân i'n sylwadau uchod, **rydym yn fodlon ag adran 4 fel y'i drafftwyd.**

Adran 5: Goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr

Cefndir

302. Mae Adran 5 y Mesur arfaethedig yn mewnosod adran newydd 14E ym Mesur 2008. Mae'n caniatáu Gweinidogion Cymru i greu rheoliadau am ddarparu goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr ac am hyfforddi goruchwylwyr o'r fath.

Tystiolaeth gan ymgylgoreion

303. Er bod y rhan fwyaf o ymgylgoreion wedi croesawu'r cynigion yn ymwneud â darparu goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr, cafwyd gwahanol safbwyntiau am y ffyrdd mwyaf priodol o gael goruchwylwyr, a soniodd nifer o'r bobl a atebodd am broblemau posibl â recriwtio pobl i fod yn oruchwylwyr. Awgrymodd rhai y dylid gwerthuso dystiolaeth o gynlluniau peilot cyn bwrw ymlaen â'r cynigion hyn.

304. Yn ei dystiolaeth, dywedodd y Comisiynydd Plant mai un o'r materion allweddol a nodwyd gan blant yng nghyswllt bysiau ysgol oedd goruchwyllo, a byddai nifer o fanteision i gael hebryngyddion sydd wedi'u hyfforddi a'u harchwilio, gyda chefnogaeth ddigonol, ar bob bws ysgol. Mae atal digwyddiadau ymddygiad drwg yn llawer mwy dymunol na cosbau llym ar ôl y digwyddiad.²⁰⁷

305. Roedd Ymgyrch Stuart hefyd o blaid defnyddio goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr:

²⁰⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 12

“Stuart’s Campaign has always believed that escorts are far better than CCTV, that you would use both if you can afford to use both, that escorts, for all the population, are a better single control element, and that CCTV is for use when you cannot, for one reason or another, provide a trained escort.”²⁰⁸

306. Dywedodd Mr H. B. Turner, gyrrwr bws ysgol, yn ei dystiolaeth fod gyrrwyr bysiau ysgol wedi bod yn galw am ddefnyddio goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr ers blynnyddoedd lawer, ond holodd,

“Who is going to pay for them and will the children take any notice of them?”²⁰⁹

307. Yn eu dystiolaeth, cyfeiriodd WLGA ac ADEW at ddau gynllun peilot sy’n rhedeg dan brosiectau cludiant i’r ysgol; un yng Ngogledd Cymru a’r llall yn Ne Orllewin Cymru. Dywedasant y cafwyd dystiolaeth gymysg o’r cynlluniau peilot hyn, a bod difrifoldeb digwyddiadau mewn un ardal wedi lleihau’n ddramatig ar ôl gosod camerâu teledu cylch cyfyng, a disgyblion yn yr ardal arall yn dweud ei bod yn well ganddynt ddefnyddio hebryngyddion.²¹⁰

308. O ran ar ba deithiau y defnyddid goruchwylwyr, eglurodd WLGA ac ADEW:

“Local authorities currently use escorts where they have made an assessment that they would be beneficial to pupil safety and behaviour on school transport and the majority of routes currently do not use escorts regularly. Escorts are usually only used for more vulnerable groups of pupils, such as those with special educational needs or younger children. They are also used, sometimes on a temporary basis, on routes that are having a particular issue with behaviour.”²¹¹

309. Aethant yn eu blaenau i ddweud:

“It would not be ideal for all routes to have escorts and it is the opinion of the local authorities they are best placed to make an

²⁰⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 179, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁰⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 14

²¹⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 48, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²¹¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

assessment as to whether an escort is needed on a particular route.”²¹²

310. Yn eu tystiolaeth, dywedodd Ymgyrch Stuart a SNAP Cymru eu bod yn credu bod angen goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr i bob grŵp oed, wrth deithio i’r ysgol ac oddi yno. Yn eu tystiolaeth, dywedodd Ymgyrch Stuart:

“(…) we believe that there are different requirements of different age groups. The [Deputy] First Minister has been talking about escorts for younger children, and I would say ‘yes’, because they are vulnerable in different ways, but there is also a requirement to escort older children, to stop them doing an awful lot of things. They are vulnerable in other ways. So, our approach would be to have everybody escorted.”²¹³

311. Am y pwynt hwn, dadleuodd SNAP Cymru:

“Children and young people who are most vulnerable and their families would have more confidence with a trained escort present. A higher number of pupils may benefit from the opportunity of more independent travel. This may also help with the increasing transport costs for children and young people with SEN.”²¹⁴

312. Roedd BUSK o blaid defnyddio goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr i blant sy’n fwy agored i niwed nag eraill, megis plant iau a phlant ag anghenion arbennig. Dywedasant ei bod yn aml yn anodd recriwtio pobl o’r calibr cywir i’r swyddogaeth honno.²¹⁵

313. Yn eu tystiolaeth, awgrymodd ASCL Cymru y gallai fod angen hyblygrwydd wrth ddyrannu goruchwylwyr i deithiau bysiau:

“There may well be occasions where, knowing the individuals who use a bus, a school would be in a position to say “We really feel that there should be an escort on this bus because these children with these specific needs are there”, whereas on other buses, again knowing the children who travel on them, the

²¹² Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

²¹³ Cofnod y Trafodion, paragraff 200, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²¹⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 3

²¹⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 202, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

school may say “CCTV is a perfectly acceptable risk for this bus”.²¹⁶

314. Dywedodd NAHT Cymru mai'r agwedd arall i'w hystyried o ran defnyddio goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr oedd y dymuniad i fod yn adweithiol neu'n rhagweithiol:

“CCTV will only ever be reactive, and it will be a bit late if we have another tragedy. It is a question of whether the presence of an escort on a bus can prevent a tragedy rather than looking at CCTV coverage afterwards. I would prefer to see escorts on all buses, to have an individual who is not the driver and is able to respond to pupils on buses.”²¹⁷

315. Roedd rhywfaint o ddryswch ymysg ymgynghoreion am y geiriad a ddefnyddir yn adran 5, sef “Caiff rheoliadau ddarparu i aelod o staff corff perthnasol oruchwylio dysgwyr sy'n defnyddio cludiant i ddysgwyr (...)”.

316. Nid oedd BUSK yn siŵr a fyddai hyn yn golygu mai athrawon fyddai'n cymryd swyddogaeth goruchwylwyr ar fysiau ysgol.²¹⁸ Galwodd CPT Cymru am arwydd clir a yw hyn yn cynnwys staff y gweithredwr ei hun, swyddogion yr awdurdod lleol a/neu swyddogion yr ysgol ac ati.²¹⁹

317. Nododd nifer o ymgynghoreion, gan gynnwys BUSK, WLGA ac ADEW, Cyngor Sir Benfro a Dinas a Sir Abertawe, broblemau posibl â recriwtio, cadw ac ariannu pobl i gymryd swyddogaeth goruchwylwr, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Yn eu tystiolaeth, dywedodd Dinas a Sir Abertawe fod hyn oherwydd natur ran-amser eu swyddogaeth, y cyfrifoldeb sydd ganddynt a'r cyflog isel a delir iddynt.²²⁰ Gwnaeth yr ymgynghoreion eraill bwyntiau tebyg.

318. Cyfeiriodd SNAP Cymru hefyd at bwysigrwydd gallu cadw goruchwylwyr ar ôl eu cyflogi, yn enwedig er mwyn darparu cysondeb i ddisgyblion ag awtistiaeth ac anghenion dysgu ychwanegol eraill nad

²¹⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 224, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²¹⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 223, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²¹⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 1

²¹⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 6

²²⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 10

oeddent yn ymateb yn dda i newid. Dadleuodd SNAP Cymru, am y rheswm hwn, y dylid monitro lefelau cadw staff yn agos.²²¹

319. Dywedodd ATCO Cymru, Rhondda Cynon Taf a Chyngor Sir Powys y dylid gwerthuso tystiolaeth o gynlluniau peilot cyn llunio unrhyw gasgliadau am effeithiolrwydd defnyddio goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr.²²² Dywedodd ATCO Cymru y bu'r dystiolaeth hon yn gadarnhaol gan fwyaf, hyd yn oed ar sail grwydrol neu gylchdroadol, a chroesawyd yr agwedd hon gan gyflenwyr a phrifathrawon.²²³

320. Yn eu tystiolaeth, rhoddodd Cyngor Sir Rhondda Cynon Taf enghraifft o gynllun peilot a gynhaliwyd yn eu hardal ar y cyd â'r heddlu, a oedd yn cynnwys swyddogion heddlu a swyddogion cymorth cymunedol yr heddlu'n teithio ar deithiau cludiant ysgol wedi'u contractio ble cafwyd problemau ag ymddygiad.²²⁴

321. Dywedodd pob un o'r tri sefydliad fod angen canllawiau clir am bryd y mae angen goruchwylio dysgwyr, a pha hyfforddiant sydd ei angen.²²⁵

Tystiolaeth gan y Gweinidog

322. Mewn tystiolaeth, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog mai ei flaenoriaeth polisi oedd defnyddio hebryngyddion ar gludiant i ddysgwyr i blant ysgol gynradd, a pheidio ag ehangu'r polisi hwnnw ymhellach.²²⁶ Dywedodd:

“(...) when you consider priorities, it seems appropriate to us that priority should be given to the youngest children rather than the oldest children.”²²⁷

323. Pan gafodd ei holi am ba mor briodol yw'r flaenoriaeth polisi hon, dadleuodd y byddai defnyddio goruchwylwyr ar deithiau cludiant i ddysgwyr i blant ysgol gynradd yn rhoi mwy o hyder i rieni o ran gadael i'w plentyn deithio ar y bws ysgol. Dywedodd:

²²¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 73, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²²² Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 8, SLT 11 ac SLT 13

²²³ Cofnod y Trafodion, paragraff 279, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²²⁴ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 11

²²⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 8, SLT 11 ac SLT 13

²²⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 118, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²²⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 204, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

“(…) we want to promote safe routes to schools. (…) the majority of journeys to primary schools could be undertaken by parents in their own cars. We want to persuade parents that it is better to allow children to travel by bus, if they can. It is much easier to persuade parents that travelling by bus is safe and secure if there is an escort on the bus. Therefore, we would expect the proportion of children who are taken to school by bus to increase if parents felt that the journey was safe.”²²⁸

324. O ran rheoli ymddygiad ar fysiau ysgol, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog fod y dystiolaeth gychwynnol yr oedd yn ei chael yn dangos bod defnyddio teledu cylch cyfyng ar fws yn ffordd well o sicrhau ymddygiad da na chael hebryngydd, gan fod lluniau teledu cylch cyfyng yn rhoi tystiolaeth fwy pendant pan fyddai digwyddiad yn digwydd ar fws ysgol. Fodd bynnag, dywedodd, wedi iddo gael gweld yr holl dystiolaeth, pe bai'n dangos y dylid defnyddio mwy o oruchwylwyr, y byddai'n ffôl peidio â gwneud hynny.²²⁹

325. Dywedodd hefyd fod angen ystyried goblygiadau cost gwneud goruchwylwyr yn ofynnol i holl blant ysgolion uwchradd, a'i fod yn teimlo na ellid trosglwyddo'r baich hwn i awdurdodau lleol ar hyn o bryd.²³⁰

326. Gofynasom i'r Gweinidog a oedd ganddo unrhyw farn am bwy ddylai gymryd swyddogaeth goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr. Dywedodd y byddent yn oruchwylwyr pwrpasol, wedi'u cyflogi gan yr awdurdod lleol yn benodol i oruchwylwyr plant yn ystod y daith i'r ysgol, ond na fyddent yn athrawon, yn gynorthwyrwyr addysgu nac yn yrwyr bysiau²³¹. Aeth yn ei flaen i ddweud:

“We want to make sure that all supervisors are appropriately managed and trained, and that checks are undertaken. I do not think that we have a specific view on who the supervisors should be. That would be a matter for the bus operators and local authorities to determine. Provided that they are

²²⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 206, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²²⁹ Cofnod y Trafodion, paragraffau 118 a 122, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²³⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 198, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²³¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 116, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

appropriately managed, trained and checked, who these people are is not a matter for us to decide.”²³²

Ein barn ni

327. O ran darparu goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr, rydym yn nodi bod ymgylgoreion wedi croesawu'r cynnig hwn yn gyffredinol, mewn egwyddor, er y cafwyd tystiolaeth gymysg am gynnig y Dirprwy Brif Weinidog i ddarparu hebryngyddion ar gludiant i ddisgyblion ysgol gynradd.

328. Rydym yn cytuno â'r Dirprwy Brif Weinidog mai prif ddiben darparu goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr yw galluogi rhieni i fod yn hyderus mewn cludiant ar y cyd i ddysgwyr. Ar y sail hon, **rydym yn fodlon mewn egwyddor bod blaenoriaeth polisi'r Dirprwy Brif Weinidog i ddarparu goruchwylwyr yn ymwneud â chludiant a ddarperir i blant oed ysgol gynradd.**

329. Fodd bynnag, **rydym yn ymwybodol bod nifer o astudiaethau peilot yn cael eu cynnal ar hyn o bryd ledled Cymru a, gan ddibynnu ar ganlyniadau'r rhain, y gallai fod angen ymestyn y polisi hwn mewn rhai achosion i gynnwys goruchwylwyr ar gludiant i ddysgwyr i grwpiau eraill, megis disgyblion oed ysgol uwchradd neu ddisgyblion yr ystyrir eu bod yn agored i niwed.** Rydym yn ymddiried y bydd y Dirprwy Brif Weinidog yn ystyried tystiolaeth y cynlluniau peilot hyn yn llawn cyn creu rheoliadau dan yr adran hon yn y Mesur arfaethedig.

330. Mae gennym rai pryderon y gallai blaenoriaethu disgyblion oed ysgol gynradd gael mwy o effaith ariannol yn yr ardaloedd awdurdod lleol hynny ble mae mwy o blant oed ysgol gynradd yn teithio i'r ysgol ar gludiant i ddysgwyr, yn enwedig mewn ardaloedd gwledig. Rydym yn tynnu sylw'r Dirprwy Brif Weinidog at y pwynt hwn, ac yn ei annog i'w ystyried yn llawn wrth weithredu darpariaethau'r adran hon yn y Mesur arfaethedig.

331. Rydym yn nodi'r dystiolaeth gan ymgylgoreion y cafwyd anawsterau o ran recriwtio goruchwylwyr, yn enwedig oherwydd natur ran-amser y swyddogaeth a lefel y cyfrifoldeb a'r cyflog. Rydym yn cytuno ag ymgylgoreion ei bod yn bwysig cadw goruchwylwyr ar ôl eu

²³² Cofnod y Trafodion, paragraff 196, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

cyflogi er mwyn eu galluogi i sefydlu perthynas â disgyblion sy'n teithio ar gludiant i ddysgwyr, ac yn arbennig i roi cysondeb i ddisgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol.

332. Rydym yn pryderu y gallai mynnu bod goruchwyliwr yn “aelod o staff corff perthnasol” gyfyngu ar allu awdurdodau lleol neu gyrff llywodraethu i ddefnyddio gwirfoddolwyr, gan gynnwys rhieni neu aelodau teuluoedd sydd wedi ymddeol, a fyddai ar gael ar yr adegau angenrheidiol yn ystod y dydd ond heb fod yn ceisio gwobr ariannol.

333. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod pwysigrwydd hyfforddiant ac archwiliadau priodol i unrhyw unigolyn sy'n gweithredu fel goruchwyliwr ar gludiant i ddysgwyr cyn cyflawni'r swyddogaeth honno, p'un a ydynt wedi'u cyflogi'n ffurfiol ynteu'n gwirfoddoli.

334. Ar y sail hon, **rydym yn argymhell bod y Dirprwy Brif Weinidog yn diwygio'r Mesur arfaethedig i alluogi unrhyw unigolyn sydd wedi cael hyfforddiant, yswiriant ac archwiliad SCT gan gorff perthnasol i weithredu fel goruchwyliwr ar gludiant i ddysgwyr, heb fod o reidrwydd yn “aelod staff” i'r corff perthnasol, fel sy'n ofynnol ar hyn o bryd yn adran 5.**

5. Gorfodaeth: Adrannau 6 i 11

Adran 6: Cosbau sifil

Cefndir

335. Mae Adran 6 y Mesur arfaethedig yn mewnosod adran newydd 14F ym Mesur Teithio gan Ddysgwyr 2008. Mae'n rhoi'r pŵer i Weinidogion Cymru bennu cosbau sifil ynghyd â'r rheoliadau sy'n ymwneud â disgrifiadau'r cerbydau y ceir eu defnyddio i gludo dysgwyr (adran 1), ac â recordio delweddau gweledol neu sain ar gludiant i ddysgwyr (adran 2).

Tystiolaeth gan ymgynghoreion

336. Gofynasom i ymgynghoreion am eu safbwyntiau am briodoldeb pennu cosbau sifil am fethu â chydymffurfio â rheoliadau a grëir dan y Mesur arfaethedig, ac a oeddent yn fodlon â lefelau a mathau'r cosbau sifil a gynigiwyd.

337. Roedd y rhan fwyaf o ymgynghoreion, gan gynnwys SNAP Cymru, Ymgyrch Stuart a BUSK, o blaid darpariaethau adran 6, ac yn cytuno â chyflwyno trefn cosbau sifil os byddai corff perthnasol yn methu â chydymffurfio â rheoliadau perthnasol a wnaethpwyd dan y Mesur arfaethedig.

338. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd SNAP Cymru eu bod yn cytuno ei bod yn briodol pennu cosbau am dorri rheoliadau diogelwch a grëir dan y Mesur arfaethedig hwn.²³³

339. Yn eu tystiolaeth, awgrymodd Ymgyrch Stuart:

“The sanctions proposed would give real teeth to the proposed Measure. (...) They are the deterrent that wakes people up to ensure that they have the procedures in place.”²³⁴

340. Aethant yn eu blaenau i ddweud:

“The scale of the sanctions in the proposed Measure is for someone else to decide.”²³⁵

²³³ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 3

²³⁴ Cofnod y Trafodion, paragraffau 226 a 228, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²³⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 228, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

341. Er eu bod o blaid y ddarpariaeth am gosbau sifil yn y Mesur arfaethedig, nododd BUSK, os caiff ysgolion unigol eu cosbi, y byddai angen cymryd camau i sicrhau bod ysgolion yn deall eu hymrwymadau cyfreithiol.²³⁶

342. Bu i ymgylgoreion eraill, gan gynnwys WLGA ac ADEW, NAHT Cymru ac ASCL Cymru, fynegi pryderon am ddefnyddio cosbau sifil, er eu bod yn eu cefnogi mewn egwyddor.

343. Dywedodd WLGA ac ADEW eu bod o blaid egwyddor defnyddio cosbau sifil am dorri rheoliadau'n ymwneud â diogelwch. Fodd bynnag, roeddent yn teimlo na ddylid pennu cosbau am faterion yn ymwneud ag ansawdd cludiant ysgol.²³⁷

344. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, dywedasant:

“Many of the proposals are concerned with the stated aim of the Measure to improve the image and quality of the transport provisions, not primarily the safety of pupil. There needs to be clear evidence that the provisions within parts 1 and 2 of the Measure have a direct correlation to safety in order to justify the use of criminal sanctions for breaches of the regulations.”²³⁸

345. Mewn tystiolaeth lafar, ychwanegodd WLGA ac ADEW:

“If the proposed Measure seeks to have a general intent to improve the quality of the buses and encourage more people to travel by school bus, [we] would be really anxious if there is a criminal liability attached to our failure to deliver in those areas.”²³⁹

346. Mynegodd WLGA ac ADEW hefyd bryderon am yr amwysedd o ran pwys fyddai'n droseddol atebol dan amgylchiadau penodol, gan eu bod yn teimlo nad oedd yn glir a fyddai awdurdod lleol yn atebol ynghyd â gweithredwr bysiau dan gontract pe bai'r rheoliadau'n cael eu torri.²⁴⁰

347. Mewn tystiolaeth lafar, dywedasant y byddent yn disgwyl, pe bai awdurdodau lleol yn glir am ymrwymadau'r contractwyr o ran

²³⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 227, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²³⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 107, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²³⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

²³⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 107, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁴⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

asesiadau risg, ac yn monitro ymrwymadau'r contractau hynny'n briodol, na fyddai perygl i'r awdurdodau lleol wynebu cosbau.²⁴¹

348. Aethant yn eu blaenau:

"The issue is whether this is made clear in the proposed Measure itself or in the documentation supporting the proposed Measure [as] there is a lack of clarity."²⁴²

349. Awgrymodd WLGA ac ADEW hefyd y dylid ystyried dull gwahanol i'r model tribiwnlys, a awgrymwyd yn Atodlen y Mesur arfaethedig. Dywedasant:

"The Assembly Government are currently setting up a passenger transport forum which could be an existing body through which complaints could be heard."²⁴³

350. Dywedodd NAHT Cymru ac ASCL Cymru, er iddynt nodi bod cosbau sifil am beidio â chydymffurfio â'r rheoliadau diogelwch yn briodol, eu bod yn cynnig eu cefnogaeth ar yr amod mai awdurdodau lleol fyddai'n cael y cyfrifoldeb cyffredinol ac nid cyrff llywodraethu.²⁴⁴

351. Mewn tystiolaeth lafar, dywedodd NAHT Cymru:

"It would be strange to be legally liable for something over which you have no control, for example, with regard to the contract, enforcement, quality assurance, risk assessments and the guarantee of training and so on of the individuals who are providing that service."²⁴⁵

352. Dywedodd ASCL Cymru:

"[Civil sanctions] should apply to the [local education authority], as it is the organisation that has the overall responsibility, deals with the contractors and is issuing contracts to those people. It is in a much better position, legally, to deal with that."²⁴⁶

²⁴¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 112, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁴² Cofnod y Trafodion, paragraff 113, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁴³ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

²⁴⁴ Cofnod y Trafodion, paragraffau 232-233, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁴⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 238, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁴⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 236, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

353. Ychwanegodd ASCL Cymru y byddai'n ethriadol o anodd recriwtio prifathrawon a llywodraethwyr pe gellid eu gwneud yn bersonol atebol dan yr amgylchiadau hyn.²⁴⁷

354. Fodd bynnag, nid oedd CPT Cymru o blaid cyflwyno cosbau sifil. Yn eu tystiolaeth ysgrifenedig, dywedasant:

“CPT Cymru is firmly of the view that this is a disproportionate penalty for breaches of the requirements. Existing contract regimes ultimately allow for termination of a contract. CPT members recognise this as a sufficiently strong sanction for such breaches.”²⁴⁸

355. Mewn tystiolaeth lafar, awgrymodd CPT Cymru fod y drefn reoleiddio a oedd eisoes yn bodoli, ac yn cynnwys yr Asiantaeth Gwasanaethau Cerbydau a Gweithredwyr (VOSA) a'r comisiynwyr traffig, yn ddigonol i gosbi unrhyw gwmni sy'n torri'r rheoliadau.²⁴⁹

356. O ran cyhoeddi pennu sancsiwn, er iddynt gytuno ei bod yn deg ac yn briodol i'r cyhoedd gael gwybod pan gâi rheoliad diogelwch ei dorri, awgrymodd CPT Cymru na ddylid cyhoeddi hysbysiad cyhoeddusrwydd nes i unrhyw apêl gael ei gwranddo.²⁵⁰

Tystiolaeth gan y Gweinidog

357. Yng nghyswllt pennu cosbau sifil am fethu â chydymffurfio â'r rheoliadau, eglurodd y Dirprwy Brif Weinidog i'r ddarpariaeth benodol hon yn y Mesur arfaethedig gael ei drafftio yn ysbryd Deddf Gorfodi Rheoleiddiol a Chosbau 2008 ('Deddf 2008').²⁵¹

358. Dywedodd fod Deddf 2008 yn nodi newid yn nulliau rheoleiddio busnes, ac yn rhoi i gyrff rheoleiddio:

“(...) an extended toolkit of alternative civil sanctions, which were seen as more proportionate and flexible in its response to cases of regulatory non-compliance.”²⁵²

359. Aeth yn ei flaen i ddweud y byddai ar rai achlysuron yn fwy priodol pennu cosbau sifil yn hytrach na rhai troseddol, ac mai dyna

²⁴⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 235, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁴⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 6

²⁴⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 327, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁵⁰ Cofnod y Trafodion, paragraffau 341 a 347, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁵¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 124, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁵² Cofnod y Trafodion, paragraff 124, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

pam y mae'r Mesur arfaethedig yn darparu ar gyfer y ddau fath o achlysur, ac mai lle'r awdurdod rheoleiddio fyddai ystyried pa un oedd y mwyaf priodol dan yr amgylchiadau penodol.²⁵³

360. Yng nghyswllt y pryderon a godwyd gan WLGA ynghylch pwy y gellid ystyried eu bod yn atebol mewn digwyddiadau o dorri rheoliadau diogelwch, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog:

“The proposed Measure would enable regulations to be made that provide for the local authority and the transport provider, in certain circumstances, to be guilty of a criminal offence. So, it could be both (...) It depends on the circumstances (...).”²⁵⁴

361. Pe bai cosbau sifil yn cael eu pennu yn erbyn corff, cadarnhaodd y Dirprwy Brif Weinidog y byddai'r darpariaethau yn yr Atodlen yn galluogi awdurdod gorfodi i gyhoeddi hysbysiad cyhoeddusrwydd i'r sawl y pennwyd cosb sifil yn ei erbyn, gan ei gwneud yn ofynnol iddo gyhoeddi'r ffaith honno.²⁵⁵

362. Eglurodd ymhellach:

“I would expect that any publicity around that would have to be such that people would become aware of it. How they would become aware of it is a matter for us to decide in regulation. I think that there would be a requirement that the publicity would be such that people would become immediately aware of it.”²⁵⁶

363. Gofynasom i'r Dirprwy Brif Weinidog am ei farn am yr awgrym y gallai'r fforwm cludiant i deithwyr, sydd newydd gael ei sefydlu, ddelio â chwynion a wneir yng nghyswllt pennu cosbau sifil. Dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog:

“I do not think that the passenger transport forum would be appropriate because it was never intended as a body that would handle complaints. There are procedures that need to be followed that would be difficult for that body to deal with.”²⁵⁷

²⁵³ Cofnod y Trafodion, paragraff 125, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁵⁴ Cofnod y Trafodion, paragraffau 208 a 210, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁵⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 136, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁵⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 140, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁵⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 214, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

364. Aeth y Dirprwy Brif Weinidog yn ei flaen i ddweud:

“We are happy to look at various ways of doing it. One way would be to set up your own enforcement authority and tribunal. We could see whether there is another enforcement authority that we could contract and whether there is an existing tribunal that could be adapted for the purpose. We are perfectly open-minded on that.”²⁵⁸

Ein barn ni

365. O ran pennu cosbau sifil am fethu â chydymffurfio â rheoliadau sy'n ymwneud â disgrifiadau'r cerbydau y ceir eu defnyddio i gludo dysgwyr, neu â recordio delweddau gweledol neu sain ar gludiant i ddysgwyr, rydym yn nodi bod y rhan fwyaf o ymgygoreion o blaid egwyddor y darpariaethau yn adran 6.

366. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod y mynegwyd rhai pryderon gan ymgygoreion am ddefnyddio cosbau sifil o'r fath.

367. O ran pwy y gellid ystyried eu bod yn atebol mewn achosion ble torrwyd rheoliadau diogelwch, rydym yn nodi tystiolaeth y Dirprwy Brif Weinidog, ac yn fodlon â hi, sef y gellid ystyried bod awdurdodau lleol a darparwyr cludiant ill dau'n atebol, gan ddibynnu ar amgylchiadau'r achos penodol.

368. Rydym yn nodi'r dystiolaeth gan ymgygoreion am weithredwyr cludiant yn gorfod cyhoeddi hysbysiad pan fydd sancsiwn wedi'i bennu am dorri rheoliad diogelwch, ac yn cydnabod eu pryderon am gyhoeddu'rwydd o'r fath os caiff sancsiwn ei bennu. Rydym yn nodi bod paragraff 19 Atodlen y Mesur arfaethedig yn ymwneud â hyn.

369. Fodd bynnag, mae dadl y Dirprwy Brif Weinidog wedi ein perswadio, sef, os caiff rheoliadau diogelwch eu torri ar gludiant i ddysgwyr, y dylid hysbysu'r cyhoedd am hyn cyn gynted ag sy'n ymarferol resymol.

370. O ran y ddarpariaeth yn yr Atodlen i'r Mesur arfaethedig sy'n ymwneud â mecanwaith wedi'i arwain gan dribiwnlys ar gyfer trin cwynion, rydym yn nodi'r dystiolaeth gan ymgygoreion sy'n nodi bod y fforwm cludiant teithwyr sy'n bodoli eisoes yn gorff priodol i gyflawni'r swyddogaeth hon.

²⁵⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 214, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

371. Fodd bynnag, rydym yn fodlon â thystiolaeth y Dirprwy Brif Weinidog nad y fforwm cludiant teithwyr fyddai'r fforwm priodol i ddelio â chwynion a wneir o ganlyniad i bennu sancsiwn sifil, ac felly rydym yn croesawu ymrwymiad y Dirprwy Brif Weinidog i gadw meddwl agored wrth benderfynu pa gorff, p'un a yw'n bodoli eisoes ai peidio, ddylai fod yn gyfrifol am ddelio â chwynion.

372. Ar y sail hon, **rydym yn fodlon ag adran 6 fel y'i drafftwyd.**

Adran 7: Awdurdod gorfodi

Cefndir

373. Mae Adran 7 y Mesur arfaethedig yn mewnosod adran newydd 14G ym Mesur Teithio gan Ddysgwyr 2008. Mae'n rhoi'r pŵer i Weinidogion Cymru benodi awdurdod gorfodi i orfodi unrhyw reoliadau a wneir dan adrannau 1 a 2 y Mesur arfaethedig.

Tystiolaeth gan ymgynghoreion

374. Gofynasom i ymgynghoreion am eu barn am ba mor briodol yw'r adran hon ac a oeddent yn credu mai corff newydd ynteu gorff sy'n bodoli eisoes ddylai fod yn gyfrifol am orfodi'r darpariaethau diogelwch yn y Mesur arfaethedig.

375. Er eu bod yn gefnogol mewn egwyddor i'r angen am gorff i orfodi darpariaethau diogelwch y Mesur arfaethedig, nid oedd y rhan fwyaf o ymgynghoreion o blaid unrhyw gynlluniau i greu awdurdod gorfodi newydd.

376. Yn eu tystiolaeth, mynegodd Ymgyrch Stuart gefnogaeth i egwyddor awdurdod gorfodi, gan ddweud:

“If you are going to impose rules and sanctions, you need someone to police them. It goes without saying.”²⁵⁹

377. Roedd SNAP Cymru a'r Comisiynydd Plant yr un mor gefnogol; dywedodd y Comisiynydd:

“We note the proposal to establish an enforcement authority to ensure effective implementation of this legislation. The Commissioner has highlighted in recent years the

²⁵⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 232, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

implementation gap between the intended policy outcome and the actual experience of children on a daily basis. It is therefore welcome to see that there will be a clear regime for enforcing these regulations.”²⁶⁰

378. Mewn tystiolaeth lafar, dywedodd SNAP Cymru:

“We understand that there will need to be a body to ensure compliance and to carry this forward, but we worry about the cost of that. However, we are in agreement that it is needed.”²⁶¹

379. O ran pwy ddylai fod yn gyfrifol am orfodi’r darpariaethau diogelwch, cyflwynwyd dwy farn wahanol i ni.

380. Awgrymodd nifer o ymgynghoreion, gan gynnwys Ymgyrch Stuart, NAHT Cymru, ASCL Cymru a BUSK, mai awdurdodau lleol ddylai gael y cyfrifoldeb am sicrhau cydymffurfriad â rheoliadau diogelwch y Mesur arfaethedig.

381. Dywedodd ASCL Cymru mai awdurdodau lleol fyddai yn y sefyllfa orau i gyflawni’r swyddogaeth hon gan fod ganddynt swyddogion diogelwch a chluddiant eisoes, a’u bod yn atebol i’r Awdurdod Gweithredol Iechyd a Diogelwch ac i’r Gymdeithas Frenhinol er Atal Damweiniau.²⁶²

382. Yn eu tystiolaeth, dywedodd NAHT Cymru:

“It is probably not the best time to be supporting the establishment of new quangos, and experience shows that these things tend to take on a life of their own. I am not sure why it would not be done by the local authorities, which already have enforcement powers in a huge number of areas.”²⁶³

383. Gwnaeth BUSK hefyd y pwynt bod nifer o awdurdodau lleol yn monitro’r cludiant y maent wedi’i gontractio ar hyn o bryd.²⁶⁴

384. Roedd Ymgyrch Stuart o blaid rhoi’r swyddogaeth orfodi hon i awdurdodau lleol, a dywedasant:

²⁶⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 12

²⁶¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 80, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁶² Cofnod y Trafodion, paragraffau 252 a 254, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁶³ Cofnod y Trafodion, paragraff 251, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁶⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 241, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

“Local authorities have the responsibility, at the end of the day. They are the ones issuing the contracts. If a contract that states these requirements is breached, the onus is on the local authority to do something about it.”²⁶⁵

385. Pan ofynnwyd iddynt a oedd ganddynt unrhyw bryderon y gallai hyn achosi i awdurdodau lleol fod yn plismona eu hunain, aethant yn eu blaenau i ddweud:

“They would be policing the people contracted to do the work, rather than themselves. The contract itself is their standard; they would be policing the upholding of that standard.”²⁶⁶

386. Fodd bynnag, awgrymodd ymgylgoreion eraill, gan gynnwys WLGA, ADEW, ATCO Cymru a CPT Cymru, y dylid rhoi'r cyfrifoldeb i'r Asiantaeth Gwasanaethau Cerbydau a Gweithredwyr (VOSA).

387. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, dywedodd WLGA ac ADEW:

“In terms of enforcement the current body with powers in this area is the Vehicle and Operator Services Agency (VOSA). It would seem to be a sensible approach to allow them to enforce regulation should this Measure be passed, rather than create a new inspection body.”²⁶⁷

388. Mewn tystiolaeth lafar, ychwanegasant:

“We would certainly like to see, as a principle, that bodies already in existence, if they can be used, should be used for regulations and inspections.”²⁶⁸

389. Aeth WLGA ac ADEW yn eu blaenau i ddweud bod gan VOSA eisoes y galluoedd i gyflawni'r dasg hon, ond nad oes ganddynt ddigon o staff o reidrwydd.²⁶⁹

390. Fodd bynnag, dywedasant:

“[We] would have thought that it would have been less costly to employ extra staff at VOSA than to set up another complete authority to look at safety. (...) The extra staffing there would

²⁶⁵ Cofnod y Trafodion, paragraff 238, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁶⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 240, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁶⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

²⁶⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 115, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁶⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 116, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

be a far cheaper and far better option than setting up a new body.”²⁷⁰

391. Mewn tystiolaeth lafar, roedd ATCO Cymru o blaid y farn y dylid enwi VOSA yn awdurdod gorfodi er mwyn osgoi dyblygu, gan fod VOSA eisoes yn cynnal archwiliadau diogelwch ar gerbydau.²⁷¹

392. Aethant yn eu blaenau i ddweud:

“(…) we think that it would be more cost-effective to pay VOSA to employ more inspectors and for it to inspect to a higher standard. Our discussions with VOSA and the traffic commissioner have shown that that is a desirable thing to do. We think that that would be a very cost-effective way of dealing with it, in the same way that the Assembly already pays VOSA to provide three bus compliance officers for bus punctuality.”²⁷²

393. O ran sefydlu awdurdod gorfodi newydd dan adran 7, dywedodd CPT Cymru:

“The explanatory memorandum states that a sum of nearly £0.25 million is being earmarked for this. We believe that it would be better for that to go to VOSA for its activities in Wales in this field. There is no point in trying to reinvent the wheel.”²⁷³

394. Nododd CPT Cymru hefyd fod gan VOSA yr arbenigedd i gyflawni'r swyddogaeth hon eisoes, a bod ganddynt bwerau eithaf llym ar hyn o bryd.²⁷⁴

395. Pe bai corff newydd yn cael ei sefydlu, dywedodd CPT Cymru:

“CPT Cymru’s concern would be that machinery should exist for the operators to be consulted over the creation of such a body and any changes made to the term and conditions under which those powers are to be utilised.”²⁷⁵

²⁷⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 116, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁷¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 309, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁷² Cofnod y Trafodion, paragraff 309, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁷³ Cofnod y Trafodion, paragraff 329, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁷⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 329, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁷⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 6

Tystiolaeth gan y Gweinidog

396. O ran gorfodi darpariaethau diogelwch y Mesur arfaethedig, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog ei fod yn rhagweld y byddai unrhyw gorff gorfodi'n mynd ati'n weithgar i orfodi'r rheoliadau drwy ddefnyddio dulliau megis hapwiriadau ar gerbydau. Ychwanegodd y câi pwerau a dyletswyddau penodol y corff eu pennu mewn rheoliadau.²⁷⁶

397. Pan ofynnwyd i'r Dirprwy Brif Weinidog pwy fyddai'n gyfrifol am ddarparu'r swyddogaeth orfodi, awgrymodd i ddechrau, mewn gohebiaeth i'r Pwyllgor, y câi corff gorfodi newydd ei sefydlu, wedi'i leoli yn Adran yr Economi a Thrafnidiaeth y Llywodraeth, gydag oddeutu 5 gwas sifil yn staff yno, a phob un â chefnidir ym maes safonau a rheoliadau diogelwch bysiau.²⁷⁷

398. Fodd bynnag, yn ystod sesiwn dystiolaeth ddiweddarach, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog iddo fod yn ansicr a fyddai VOSA yn parhau i fodoli wedi i Lywodraeth y DU gael gwared â chwangos, ond dywedodd hefyd,

“Now that we know that VOSA is likely to survive, it is an option that we have to consider.”²⁷⁸

399. Aeth yn ei flaen i ddweud:

“(...) one option is to set up your own enforcement authority and tribunal; the other option is to use an existing enforcement authority and tribunal system. We are happy (...) to look at both options.”²⁷⁹

Ein barn ni

400. O ran egwyddor penodi corff gorfodi i orfodi unrhyw reoliadau a wneir dan adrannau 1 a 2 y Mesur arfaethedig, rydym yn nodi bod y rhan fwyaf o ymgylgoreion wedi mynegi cefnogaeth i hyn.

401. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod y mynegwyd pryderon gan ymgylgoreion am y posibilrwydd y gallai'r Dirprwy Brif Weinidog sefydlu corff newydd i gyflawni'r swyddogaeth hon.

²⁷⁶ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 25 Hydref 2010

²⁷⁷ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 25 Hydref 2010

²⁷⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 216, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁷⁹ Cofnod y Trafodion, paragraff 218, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

402. Rydym yn credu, mewn egwyddor, ei bod yn ddoeth rhoi'r swyddogaethau hyn i gorff sy'n bodoli eisoes, ac yn nodi mai'r Asiantaeth Gwasanaethau Cerbydau a Gweithredwyr sy'n darparu gwasanaethau gorfodi yn y sector cerbydau a chlodiant ar hyn o bryd.

403. Felly, rydym yn argymhell, wrth gyflwyno rheoliadau dan adran 7 y Mesur arfaethedig, bod y Dirprwy Brif Weinidog yn enwi'r Asiantaeth Gwasanaethau Cerbydau a Gweithredwyr (VOSA) yn gorff gorfodi perthnasol, gan fod gan VOSA brofiad ac arbenigedd sylweddol yn y maes hwn.

404. Fodd bynnag, os na all yr Asiantaeth Gwasanaethau Cerbydau a Gweithredwyr gyflawni'r swyddogaeth hon, rydym yn argymhell y dylai'r Dirprwy Brif Weinidog, yn gyntaf, ystyried defnyddio sefydliad arall sy'n bodoli eisoes i gyflawni'r swyddogaeth hon, cyn sefydlu corff newydd.

405. Ar wahân i'n sylwadau uchod, rydym yn fodlon ag adran 7 fel y'i drafftwyd.

Adrannau 8, 9 a 10: Pŵer mynediad, pŵer archwilio, pŵer i ofyn am ddarparu gwybodaeth

Cefndir

406. Mae Adrannau 8, 9 a 10 y Mesur arfaethedig yn mewnosod adrannau newydd 14H, 14I a 14J ym Mesur Teithio gan Ddysgwyr 2008, sy'n ymwneud â phwerau mynediad, pwerau i archwilio a phwerau i ofyn am ddarparu gwybodaeth.

Tystiolaeth gan ymgylgoreion

407. Gofynasom i ymgylgoreion a oeddent yn ystyried bod y pwerau sydd wedi'u cynnwys yn adrannau 8, 9 a 10 yn briodol i'w cynnwys yn y Mesur arfaethedig.

408. Ar y cyfan, roedd ymgylgoreion yn gefnogol i'r darpariaethau yn adrannau 8, 9 a 10 yn ymwneud â phwerau mynediad, pwerau archwilio a phwerau i ofyn am ddarparu gwybodaeth.

409. Dywedodd SNAP Cymru, NAHT Cymru ac ASCL Cymru i gyd eu bod yn credu ei bod yn briodol cynnwys y pwerau yn y Mesur arfaethedig.²⁸⁰

410. O ran y pwerau mynediad, mynegwyd pryderon gan rai ymgylgoreion, gan gynnwys ASCL Cymru, CPT Cymru a SNAP Cymru, am y term “ar unrhyw adeg resymol” o ran pryd y gallai arolygydd gadw neu gael mynediad i gerbyd neu adeilad.

411. Dywedodd SNAP Cymru a CPT Cymru y dylid dehongli “unrhyw adeg resymol” fel bod o fewn oriau gwaith swyddfa arferol.

412. Mewn tystiolaeth lafar, dywedodd SNAP Cymru:

“I do not see that powers would be needed outside office hours to inspect vehicles and so forth, as that could be done within the working day (...).”²⁸¹

413. Fodd bynnag, aethant yn eu blaenau i ddweud y gallai fod achlysuron pan fyddai'r awdurdod gorfodi'n dymuno mynd i adeilad y tu allan i oriau swyddfa ac, felly, y dylai fod yn bosibl iddynt wneud hynny.²⁸²

414. Yn eu tystiolaeth lafar, dywedodd CPT Cymru, o ran awdurdod gorfodi'n defnyddio'r pŵer mynediad dan adran 8, eu bod yn credu y byddai gweithredu o fewn oriau gwaith yn rhesymol.²⁸³

415. Er i ASCL Cymru gydnabod bod angen pŵer i gael mynediad i adeiladau, awgrymasant y dylai fod gan brifathro awdurdod i wrthod mynediad i arolygydd pe bai argyfwng yn yr ysgol, megis gorfod gadael yr adeilad oherwydd tân.²⁸⁴

416. Mewn tystiolaeth ysgrifenedig, dywedasant:

“The power to enter premises, as detailed in Section 8, is understandable in terms of commercial premises and reflects the powers of the officers of the Health and Safety Executive. However, there could be the rare circumstance where the

²⁸⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 82, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4, a Thystiolaeth ysgrifenedig, SLT 4

²⁸¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 90, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁸² Cofnod y Trafodion, paragraffau 86 a 90, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁸³ Cofnod y Trafodion, paragraff 337, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁸⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 256, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

headteacher, in fulfilling his/her duty of care for students and staff, has to restrict the access of anyone to the school site.”²⁸⁵

417. Ehangodd ASCL Cymru ar y pryderon hyn wrth roi tystiolaeth lafar i'r Pwyllgor, a dywedasant y byddent yn pryderu pe bai'r pŵer yn absoliwt heb roi unrhyw gyfle i brifathro wrthod mynediad i arolygydd yn ystod argyfwng ar safle'r ysgol.²⁸⁶

Tystiolaeth gan y Gweinidog

418. Yng nghyswllt y darpariaethau yn adrannau 8, 9 a 10 y Mesur arfaethedig, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog:

“We believe that the enforcement authority will need the powers of entry, inspection and the power to require the provision of information to enable it to establish whether a breach of the regulations has occurred, and enforce effectively.”²⁸⁷

419. O ran y geiriau “ar unrhyw adeg resymol”, sydd yn adran 8 ac sy'n ymwneud â phryd y caiff arolygydd gadw neu gael mynediad i gerbyd neu adeilad, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog fod y term ‘rhesymol’ yn rhoi safon wrthrychol y gellir mesur ymddygiad unrhyw unigolyn yn ei herbyn, a'i fod yn derm cyfreithiol sydd wedi'i brofi sawl gwaith mewn llys barn.²⁸⁸

420. Awgrymodd y byddai'r hyn yr ystyrid ei fod yn rhesymol yn dibynnu'n fawr ar yr amgylchiadau unigol, ac felly:

“Each case will therefore be decided on its merits and any challenge to what the inspector would consider a “reasonable time” would be made through the courts.”²⁸⁹

421. O ran unrhyw faterion trawsffiniol posibl, cadarnhaodd y Dirprwy Brif Weinidog y byddai gan y corff gorfodi (a benodir dan adran 7 y Mesur arfaethedig) bwerau a dyletswyddau yng nghyswllt cerbydau a ddarperir neu a gaiff eu contractio gan awdurdodau lleol Cymru neu gan gyrff llywodraethu ysgolion a gynhelir yng Nghymru at ddiben cludiant i ddysgwyr.

422. Aeth yn ei flaen i ddweud:

²⁸⁵ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 4

²⁸⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 257, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁸⁷ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 25 Hydref 2010

²⁸⁸ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 25 Hydref 2010

²⁸⁹ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 25 Hydref 2010

“This is the case regardless of whether those vehicles are owned by companies based in England or Wales.”²⁹⁰

Ein barn ni

423. Yng nghyswllt adrannau 8, 9 a 10, rydym yn nodi, ar y cyfan, bod ymgynghoreion o blaid darparu pwerau mynediad, pwerau archwilio a phwerau i ofyn am ddarparu gwybodaeth yn y Mesur arfaethedig.

424. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod y mynegwyd pryderon gan ymgynghoreion am y geiriau “ar unrhyw adeg resymol”, yng nghyswllt pryd y câi arolygydd o’r awdurdod gorfodi perthnasol gadw neu gael mynediad i gerbyd neu adeilad.

425. Rydym yn nodi ac yn derbyn rhesymau’r Dirprwy Brif Weinidog am gynnwys pwerau mynediad, pwerau archwilio a phwerau i ofyn am ddarparu gwybodaeth ar wyneb y Mesur arfaethedig. Rydym yn fodlon â’i eglurhad o’r frawddeg “ar unrhyw adeg resymol”, ac yn derbyn bod hwn yn arddull drafftio sydd wedi’i brofi’n aml.

426. Ar y sail hon, **rydym yn fodlon ag adrannau 8, 9 a 10 fel y’u drafftiwyd.**

Adran 11: Troseddau: atebolrwydd swyddogion a phartneriaid

Cefndir

427. Mae Adran 11 y Mesur arfaethedig yn mewnosod adran newydd 14K ym Mesur 2008. Mae’n caniatáu i Weinidogion Cymru greu rheoliadau am i swyddogion corff corfforaethol neu bartneriaeth fod yn bersonol atebol am droseddau a gyflawnir dan y Mesur arfaethedig gan y corff corfforaethol neu’r bartneriaeth, yn ogystal ag am y corff corfforaethol neu’r bartneriaeth ei hun.

Tystiolaeth gan ymgynghoreion

428. Yn eu tystiolaeth, mynegwyd pryder gan NAHT Cymru ac ASCL Cymru y gallai llywodraethwyr ysgol a phrifathrawon unigol fod yn bersonol atebol am fethiannau i gydymffurfio â rheoliadau a grëir dan y Mesur arfaethedig. Awgrymasant y gallai hyn arwain at golli llywodraethwyr ysgol yng Nghymru. Aethant yn eu blaenau:

²⁹⁰ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 25 Hydref 2010

“This section [section 12] seems more intended for the providers of contractual home to school transport and perhaps needs clarification that it does not apply to school governors.”²⁹¹

Tystiolaeth gan y Gweinidog

429. Gofynasom i'r Dirprwy Brif Weinidog egluro ystyr “swyddog” a “phartner” at ddibenion adran 12, ac ai ei fwriad oedd bod darpariaethau'r adran hon yn cynnwys pob llywodraethwr ysgol.

430. Wrth ateb y cwestiynau hyn, dywedodd:

“(…) the proposed Measure provided for regulations to make provision in certain circumstances (to be determined by the Welsh Ministers) for individual partners or officers to be personally liable for offences committed in relation to descriptions of vehicles permitted for learner transport and in relation to the recording of visual images and sound on learner transport, as well as the partnership or corporate body itself.”²⁹²

431. Aeth yn ei flaen i ddweud bod yr amgylchiadau i'w pennu dan yr adran hon yn “rhywbeth y bydd angen i Weinidogion Cymru gytuno arnynt.”²⁹³

432. O ran ystyr “swyddog”, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog nad oedd y Mesur arfaethedig yn darparu diffiniad gan nad oes diffiniad absoliwt mewn unrhyw ddeddfwriaeth arall. Yn ddiamheuaeth, y rheswm am hyn yw na fyddai'n ddoeth eithrio unrhyw unigolyn arbennig a oedd â swyddogaeth arwyddocaol o wneud penderfyniadau mewn corff corfforaethol, beth bynnag oedd teitl gwirioneddol yr unigolyn hwnnw.²⁹⁴

433. O ran diffiniad “partneriaeth”, dywedodd y darperir diffiniad o'r fath yn Neddf Partneriaeth 1890, ac felly na fyddai angen cynnwys diffiniad arall yn y Mesur arfaethedig.

²⁹¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 4. Gweler hefyd Gofnod y Trafodion, paragraffau 241-247, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

²⁹² Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 11 Tachwedd 2010

²⁹³ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 11 Tachwedd 2010

²⁹⁴ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 11 Tachwedd 2010

434. Wrth ymateb i gais gan y Pwyllgor am fwy o eglurder am y pwynt hwn, awgrymodd restr o unigolion a fyddai'n cael eu cynnwys gan ddarpariaethau adran 11:

“Director or a company/corporate body; Manager of a company/corporate body/Secretary of a company/corporate body; Individual partner within a partnership.”²⁹⁵

435. O ran prifathrawon, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog:

“Persons appointed to governing bodies are considered to be “members” of the governing body rather than “officers”. Accordingly personal liability will not attach to individual members, including head teachers.”²⁹⁶

436. Am lywodraethwyr unigol, cadarnhaodd:

“Individual governors within a governing body are “members” of the governing body, not “officers” or “partners” and as such do not fall within the ambit of section 11.”²⁹⁷

437. Yn olaf, cadarnhaodd y Dirprwy Brif Weinidog, mewn achosion ble'r oedd ysgol yn berchen ar ei chludiant ei hun ac wedi ffurfio contract ag awdurdod lleol i ddarparu cludiant i ddysgwyr i'w disgyblion, gan ddibynnu ar fanylion y Rheoliadau, byddai'n bosibl i gorff llywodraethu'r ysgol a'r awdurdod lleol fod yn atebol.²⁹⁸

Ein barn ni

438. Yng nghyswllt y darpariaethau am droseddau yn adran 11, rydym yn nodi'r dystiolaeth gan y Dirprwy Brif Weinidog am ystyr “swyddogion” a “phartneriaid” yn yr adran hon, a diffyg unrhyw ddiffiniad o'r termau hyn ar wyneb y ddeddfwriaeth.

439. Fodd bynnag, nid ydym yn credu bod y Dirprwy Brif Weinidog wedi bod yn ddigon clir am yr unigolion hynny a fydd yn bersonol atebol dan ddarpariaethau adran 11.

440. Gan fod adran 11 yn ymwneud â chreu troseddau ac atebolrwydd personol am fethu â chydymffurfio â dyletswyddau

²⁹⁵ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 24 Tachwedd 2010

²⁹⁶ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 11 Tachwedd 2010

²⁹⁷ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 24 Tachwedd 2010

²⁹⁸ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 24 Tachwedd 2010

statudol dan y Mesur arfaethedig, rydym yn argymhell bod y Dirprwy Brif Weinidog yn diwygio'r Mesur arfaethedig i roi eglurder llwyr o ran ble y byddai'r atebolrwydd personol hwn, yn enwedig yng nghyswllt awdurdodau lleol, ysgolion, prifathrawon a llywodraethwyr.

6. Adran 12: Rheoliadau: ymgynghori

Cefndir

441. Mae Adran 12 y Mesur arfaethedig yn mewnosod adran newydd 14L ym Mesur 2008. Mae'n rhoi dyletswydd ar Weinidogion Cymru i ymgynghori â "phob awdurdod lleol ac ag unrhyw bersonau eraill y mae yn eu barn hwy yn briodol ymgynghori â hwy" cyn gwneud rheoliadau dan y Mesur arfaethedig.

Tystiolaeth gan ymgynghoreion

442. Gofynasom i ymgynghoreion a oeddent yn credu bod y darpariaethau ymgynghori yn adran 12 yn ddigon eang ac a ddylid rhestru unrhyw unigolion neu gyrff eraill yn yr adran hon.

443. Cafwyd atebion cymysg gan yr ymgynghoreion a atebodd y cwestiynau hyn. Roedd WLGA ac ADEW yn croesawu'r darpariaethau ymgynghori yn adran 12.²⁹⁹

444. Nododd NAHT Cymru ac ASCL Cymru fod adran 12 yn cyfeirio at awdurdodau lleol yn unig ac awgrymasant, pe bai cludiant sy'n eiddo i ysgolion yn cael ei gynnwys yng nghwmpas y Mesur arfaethedig, a gan fod rhai ysgolion yn berchen ar eu fflydoedd bysiau eu hunain ac yn eu gweithredu, y dylid sôn yn benodol am gyrff llywodraethu ysgolion ar wyneb y Mesur.³⁰⁰

445. Yn eu tystiolaeth, awgrymodd CPT Cymru y dylid sôn am weithredwyr bysiau, gan ddadlau:

"(...) operators, most of whom are good, reputable people, can bring experience to the table of what happens day in, day out on the buses, as people from schools can bring their experience of what happens outside the school as vehicles are moving. We would push for operators to be included."³⁰¹

²⁹⁹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5

³⁰⁰ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 4

³⁰¹ Cofnod y Trafodion, paragraffau 349-351, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

446. Awgrymodd eraill, gan gynnwys BUSK, Ymgyrch Stuart ac ASCL Cymru³⁰², y dylid ymgynghori â disgyblion fel defnyddwyr y gwasanaethau.

447. Tynnodd y Comisiynydd Plant hefyd sylw at yr angen i ymgynghori â phlant fel rhan o weithredu'r Mesur arfaethedig, gan ddweud:

“We would (...) see the need for children and young people to be enabled to feedback on the new standards as they are introduced and to be able to highlight when practice does not meet the standards. This would mean that they would need to be provided with clear information as to expected standard as provided under Article 17 of the UNCRC and how to report practice that falls below that standard.”³⁰³

Tystiolaeth gan y Gweinidog

448. Yn ei dystiolaeth, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog:

“We would intend to consult with all stakeholders who would be affected by the proposals, for example bus operators; pupils and teaching unions.”³⁰⁴

449. Nid oedd yn cytuno â'r ymgynghoreion a awgrymodd y dylid rhestru unigolion neu gyrff eraill yn adran 12, gan ddadlau:

“The term “such other persons” has been left deliberately wide to ensure that any organisation or individual whom the Welsh Ministers feel may have relevant input into any future consultation can be included. If the proposed Measure listed all the organisations or individuals who are required to be consulted, this may cause difficulties in the future if, for example, organisations are disbanded or if new organisations are created which cannot be consulted as they are not listed in the legislation.”³⁰⁵

³⁰² Cofnod y Trafodion, paragraff 265, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

³⁰³ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 12

³⁰⁴ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 25 Hydref 2010

³⁰⁵ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 25 Hydref 2010

Ein barn ni

450. O ran y darpariaethau ymgynghori a bennir yn adran 12, er ein bod yn nodi'r dystiolaeth gan rai ymgynghoreion y gellid enwi unigolion neu gyrff eraill yn yr adran hon, rydym yn credu bod geiriau adran 12 wedi'u llunio'n ddigon eang i alluogi Gweinidogion Cymru i ymgynghori ag unrhyw unigolion y gallai darpariaethau'r Mesur arfaethedig effeithio arnynt.

451. Ar y pwynt hwn, rydym yn croesawu ymrwymiad y Dirprwy Brif Weinidog i ymgynghori â phob rhanddeiliad perthnasol yn y maes polisi hwn.

452. Felly, **rydym yn fodlon ag adran 12 fel y'i drafftwyd.**

7. Adran 13: Dehongli

Cefndir

453. Mae Adran 13 y Mesur arfaethedig yn mewnosod adran newydd 14M ym Mesur 2008. Ymysg pethau eraill, mae'n diffinio "cludiant i ddysgwyr" at ddibenion y Mesur arfaethedig:

"Ystyr "cludiant i ddysgwyr" yw cludiant i'w gwneud yn hwylus i blentyn fynychu unrhyw fan perthnasol lle y caiff addysg neu hyfforddiant; ond nid yw'n cynnwys cludiant a ddarperir er mwyn teithio yn ystod y dydd rhwng manau perthnasol neu rhwng safleoedd gwahanol o'r un sefydliad."

454. Roedd y dystiolaeth a gawsom gan ymgynghoreion am adran 13 y Mesur arfaethedig yn ymwneud â dau fater:

- Diffiniad "cludiant i ddysgwyr";
- Darpariaeth i ddisgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol.

455. Trafodir y materion hyn yn fanylach yn y paragraffau canlynol.

Diffiniad "cludiant i ddysgwyr"

Tystiolaeth gan ymgynghoreion

456. Mae'r diffiniad o 'gludiant i ddysgwyr' yn Adran 13 yn eithrio cludiant a ddarperir yn ystod y diwrnod ysgol. Dadleuodd nifer o ymgynghoreion y dylid ymestyn darpariaethau'r Mesur arfaethedig i ddarparu ar gyfer hyn.

457. Gofynnodd ymgynghoreion eraill am eglurder o ran ystyr 'cludiant pwrpasol i ddysgwyr', a ddefnyddir yn y Memorandwm Esboniadol, ac a oedd hyn yn cynnwys cludiant sy'n eiddo i'r ysgol (gan gynnwys fel rhan o dripiâu ysgol) a theithiau gwasanaeth cyhoeddus a ymestynnwyd i gynnwys manau codi a gollwng ysgolion.

458. O ran eithrio teithio yn ystod y diwrnod ysgol o ddiffiniad 'cludiant i ddysgwyr', dywedodd nifer o ymgynghoreion, gan gynnwys WLGA ac ADEW, BUSK a SNAP Cymru, na allent weld modd o gyfiawnhau gwahaniaethu rhwng cludiant a ddarperir ar ddechrau a diwedd y dydd, a chludiant a ddarperir yn ystod y diwrnod ysgol. Yn eu dystiolaeth lafar, dywedodd ADEW:

“If they [pupils] are away from school and are out in buses on the road, we should have equal regard to their safety.”³⁰⁶

459. Yn eu tystiolaeth, dywedodd SNAP Cymru:

“We feel that the Measure should also make clear safe learner travel to all places of learning for children and young people, including those children and young people (...) attending more than one educational site during the day.”³⁰⁷

460. Aethant yn eu blaenau:

“Whilst we understand that the Measure does not consider school based transport or school trips we recommend that this is further considered and recommendations made. Families, children and young people need confidence in safe travel to and from school, and whilst participating in planned activities within school or education/training. Families will expect the same standards for all learner travel, not just from home to school (...).”³⁰⁸

461. Roedd y dystiolaeth o’r holiaduron a lanwyd gan blant a phobl ifanc yn dangos bod mwyafrif y rhai a ymatebodd o blaid darpariaethau’r Mesur arfaethedig sy’n berthnasol i deithio gan ddysgwyr yn ystod y diwrnod ysgol.³⁰⁹

462. Fodd bynnag, dywedodd Ymgyrch Stuart:

“In an ideal world, yes, we would like to see it cover everything, but we have to be realistic. Yes, there has to be an element of phasing, and therefore the first step is definitely to cover home-to-school transport. That makes up the majority of journeys, and that is where we need to start.”³¹⁰

463. O ran a oedd cludiant sy’n eiddo i ysgolion wedi’i gynnwys yn y diffiniad o ‘gludiant i ddysgwyr’, dywedodd NAHT Cymru ac ASCL Cymru fod ganddynt bryderon am oblygiadau posibl y Mesur arfaethedig. Dywedasant fod y cludiant hwn yn:

³⁰⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 16, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

³⁰⁷ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 3

³⁰⁸ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 3

³⁰⁹ Crynodeb o’r dystiolaeth a gafwyd o’r holiadur plant a phobl ifanc

³¹⁰ Cofnod y Trafodion, paragraff 118, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

“(...) an important resource and the costs associated with conforming to regulations intended for commercial firms may prove to be prohibitive.”³¹¹

464. Gofynasant a oedd y Mesur arfaethedig yn cynnwys cludiant a drefnir fel rhan o drefniadau ymweliadau addysgol sy'n para 2 ddiwrnod neu fwy a cherbydau, megis bysiau mini ysgolion, a ddefnyddir i gludo disgyblion adref ar ôl gweithgaredd ysgol megis digwyddiad chwaraeon.³¹²

465. Holodd nifer o dystion, gan gynnwys WLGA ac ADEW ac ATCO Cymru, ai bwriad darpariaethau'r Mesur arfaethedig oedd cynnwys y teithiau gwasanaeth cyhoeddus hynny a ymestynnir yn benodol i gynnwys manau codi a gollwng ysgolion.³¹³

Tystiolaeth gan y Gweinidog

466. Gofynasom i'r Dirprwy Brif Weinidog pam yr oedd wedi dewis eithrio teithio yn ystod y diwrnod ysgol o'r diffiniad o 'gludiant i ddysgwyr' yn adran 13.

467. Cadarnhaodd y Dirprwy Brif Weinidog mai penderfyniad polisi oedd hwn, nid mater o gymhwysedd deddfwriaethol.³¹⁴ Dywedodd:

“(...) journeys made during the day are normally made by buses or vehicles owned by the school rather than a traditional bus operator, although that may be the case on certain occasions. Therefore, you would require a totally different set of regulations concerning, for example, teachers who might be on the buses. A duty would have to be imposed on head teachers and schools. That would take us in a different direction, and the imperative was to create a legislative framework that dealt with the aspect that had caused most concern, which is the journey to school.”³¹⁵

468. Yn ychwanegol i hyn, rhoddodd swyddog y Dirprwy Brif Weinidog rywfaint o fanylion am y cyd-destun deddfwriaethol:

³¹¹ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 4

³¹² Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 4

³¹³ Tystiolaeth ysgrifenedig, SLT 5 ac SLT 8, yn ôl eu trefn

³¹⁴ Cofnod y Trafodion, paragraffau 21-22, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

³¹⁵ Cofnod y Trafodion, paragraffau 19 a 24, 7 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

“In relation to the home-to-school transport element, the proposed Measure is one that will introduce an amendment to the existing Learner Travel (Wales) Measure 2008. Section 5 of the existing Learner Travel Measure places a duty on local authorities only in relation to home-to-school transport. In legal terms, that is the reason why this is restricted to that area, because that is the scope of the learner travel Measure as it stands at the moment.”³¹⁶

469. Gofynasom i'r Dirprwy Brif Weinidog a fyddai'n ystyried cynnwys darpariaeth yn y Mesur arfaethedig ar gyfer cludiant yn ystod y diwrnod ysgol, y gellid ei weithredu ar yr adeg briodol yn y dyfodol, yn hytrach nag ar unwaith. Dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog nad oedd yn cytuno â dull o'r fath, oherwydd:

“(…) the policy driver from the beginning, going back to the original Learner Travel (Wales) Measure 2008, was to deal with issues relating to home-to-school transport. That is the way in which we have drafted the proposed legislation, and we have no intention of taking it further under the current proposed Measure. (...) we still want to limit this to home-to-school-transport because of the way in which the proposed Measure has been drafted, and because of the relationship between local authorities and contractors. Currently, we have no plans to extend this to the school day, because of the new regulatory framework.”³¹⁷

470. Aethom ati i geisio eglurhad gan y Dirprwy Brif Weinidog a oedd darpariaethau'r Mesur arfaethedig yn cynnwys y teithiau gwasanaeth cyhoeddus hynny a ymestynnir yn benodol i gynnwys manau codi a gollwng ysgolion. Cadarnhaodd na fyddai hyn yn digwydd gan nad oedd cymhwysedd deddfwriaethol y Cynulliad yn ymestyn i gerbydau gwasanaeth cyhoeddus ac, felly, mai dim ond ar gyfer gwasanaethau wedi'u contractio rhwng awdurdod lleol a gweithredwr cludiant yr oedd y Mesur arfaethedig yn darparu.³¹⁸

471. Cadarnhaodd y Dirprwy Brif Weinidog hefyd na fyddai darpariaethau'r Mesur arfaethedig yn cynnwys teithiau a wneir mewn

³¹⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 23, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

³¹⁷ Cofnod y Trafodion, paragraff 13, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

³¹⁸ Cofnod y Trafodion, paragraff 7, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

bws mini sy'n eiddo i ysgol³¹⁹, na thaith o'r ysgol i'r cartref fel rhan o ymweliad addysgol.³²⁰

Darpariaeth i ddisgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol

Tystiolaeth gan ymgynghoreion

472. Er bod nifer o dystion wedi sôn yn gyffredinol am oblygiadau'r Mesur arfaethedig i ddisgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol, dywedodd NAHT Cymru yn arbennig eu bod yn pryderu a yw hyn yn rhoi sylw digonol i anghenion pobl ifanc ag anghenion dysgu ychwanegol, gan ei bod yn ymddangos ei fod "yn dangos tuedd gref tuag at y brif ffrwd."³²¹ Aethant yn eu blaenau:

"We are also concerned about whether the proposed Measure in its detail recognises that learners in special schools are often young, vulnerable adults, up to the age of 19, who would not necessarily come within the definition of a child as set out in section 13."³²²

473. Yn eu tystiolaeth, gwnaeth SNAP Cymru bwynt tebyg, gan ddweud:

"Some young people with additional learning needs now attend colleges at the age of 14. Times are changing, so we need to consider the 14-19 learning pathways when we are looking at the proposed Measure to ensure that we are covering the most vulnerable young people."³²³

Tystiolaeth gan y Gweinidog

474. Wrth ymateb i bryderon ymgynghoreion nad yw'r Mesur arfaethedig yn darparu'n ddigonol ar gyfer plant a phobl ifanc ag anghenion dysgu ychwanegol, dywedodd y Dirprwy Brif Weinidog fod cyfarwyddyd statudol eisoes ar gael dan Fesur 2008 sy'n nodi'r ystyriaeth y mae angen ei rhoi i ddisgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol. Dadleuodd nad oedd angen dyblygu hyn yn y Mesur arfaethedig.³²⁴

³¹⁹ Cofnod y Trafodion, paragraffau 28 a 31, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

³²⁰ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 11 Tachwedd 2010

³²¹ Cofnod y Trafodion, paragraff 171, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

³²² Cofnod y Trafodion, paragraff 171, 21 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

³²³ Cofnod y Trafodion, paragraff 29, 14 Hydref 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

³²⁴ Cofnod y Trafodion, paragraff 35, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

475. Ac ystyried y dystiolaeth gan ymgylgoreion bod dysgwyr mewn ysgolion arbennig yn aml yn oedolion ifanc, agored i niwed, hyd at 19 oed, gofynasom i'r Dirprwy Brif Weinidog gadarnhau amrediad oed disgyblion a gynhwysir dan y Mesur arfaethedig. Dywedodd:

“The proposed Measure applies to a “child” up to the age of 16. The proposed Measure does not include a definition of “child” as it amends the Learner Travel (Wales) Measure 2008. Section 24(3) of the 2008 Measure has the effect of applying defined terms in the Education Act 1996 to the 2008 Measure and amendments to it by the proposed Measure. Section 579(1) of the Education Act 1996 defines a “child” as a person who is not over compulsory school age.”³²⁵

476. Gofynasom i'r Dirprwy Brif Weinidog a oedd yn bwriadu darparu'n benodol ar gyfer dysgwyr mewn ysgolion arbennig hyd at 19 oed. Am y pwynt hwn, dywedodd:

“(...) the legislation can only apply up to the age of 16, and the statutory guidance covers how you should deal with people with special educational needs with regard to their travel to school. So, provided that the bus complies with this legislation, the guidance deals with what extra arrangements need to be in place for children with special educational needs. So, a trip to the special school is covered by two things: the Measure and the guidance.”³²⁶

Ein barn ni

477. Yng nghyswllt teithio yn ystod y diwrnod ysgol, rydym yn nodi'r dystiolaeth gan y Dirprwy Brif Weinidog mai'r amcan polisi y tu ôl i gyflwyno'r Mesur arfaethedig oedd creu fframwaith deddfwriaethol ar gyfer teithio o'r cartref i'r ysgol. Rydym yn cefnogi'r amcan hwn.

478. Fodd bynnag, mae'r dystiolaeth a gawsom wrth ystyried y Mesur arfaethedig wedi ein harwain i gredu na ddylid gwahaniaethu rhwng cludiant i ddysgwyr a ddarperir i deithio o'r cartref i'r ysgol, a chludiant i ddysgwyr a ddarperir i deithio yn ystod y diwrnod ysgol. Yn ein barn ni, dylai'r un safonau diogelwch fod yn berthnasol i

³²⁵ Llythyr gan y Dirprwy Brif Weinidog, 25 Hydref 2010

³²⁶ Cofnod y Trafodion, paragraff 37, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4. Gweler hefyd Gofnod y Trafodion, paragraff 39, 4 Tachwedd 2010, Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

ddisgyblion sy'n teithio ar gludiant ysgol wedi'i gontractio, pryd bynnag y byddant yn teithio yn ystod y dydd.

479. Rydym yn nodi tystiolaeth y Dirprwy Brif Weinidog mai mater o bolisi oedd y penderfyniad i eithrio cludiant a ddarperir yn ystod y diwrnod ysgol o gwmpas y Mesur arfaethedig, ac nid mater o gymhwysedd deddfwriaethol.

480. Felly, ar sail y dystiolaeth a gafwyd, **rydym yn argymhell y dylai'r Dirprwy Brif Weinidog ddiwygio'r Mesur arfaethedig er mwyn cynnwys darpariaeth a fyddai'n galluogi Gweinidog yn y dyfodol i wneud rheoliadau i ddefnyddio darpariaethau'r Mesur arfaethedig ar gyfer y cludiant a ddarperir i ddisgyblion yn ystod y diwrnod ysgol. Rydym yn cydnabod y bydd ar y Gweinidog perthnasol angen ymgynghori'n llawn â rhanddeiliaid cyn gwneud unrhyw reoliadau o'r fath.**

481. **Roedd dau aelod o'r Pwyllgor yn gwrthwynebu'r argymhelliad hwn. Er iddynt gytuno bod y dystiolaeth a gawsom yn dangos bod angen i'r safonau diogelwch y darperir ar eu cyfer yn y Mesur arfaethedig fod yn berthnasol i gludiant i ddysgwyr yn ystod y diwrnod ysgol, roeddent yn credu bod y mater hwn yn fwy priodol i Fesur yn y dyfodol.**

482. O ran darpariaeth i ddisgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol, rydym yn nodi'r dystiolaeth gan y Dirprwy Brif Weinidog bod cyfarwyddyd statudol, sydd ar gael dan Fesur Teithio gan Ddysgwyr (Cymru) 2008, eisoes yn ymwneud â hyn, ac felly nad oes angen darpariaeth ar wahân yn y Mesur arfaethedig.

483. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod y dystiolaeth gan ymgynghoreion y gall dysgwyr mewn ysgolion arbennig yn aml fod yn oedolion ifanc, agored i niwed, hyd at 19 oed, ac felly na fyddai'r Mesur arfaethedig o reidrwydd yn darparu ar eu cyfer, gan mai dim ond at blant hyd at 16 oed y mae'n ymestyn.

484. Credwn ei bod yn bwysig bod y safonau diogelwch ychwanegol a gyflwynwyd dan y Mesur arfaethedig i ddisgyblion hyd at 16 oed yn berthnasol i bob plentyn a pherson ifanc ag anghenion dysgu ychwanegol, yn enwedig gan mai hwy'n aml sydd fwyaf agored i niwed. Credwn fod y diffyg darpariaeth yn y Mesur arfaethedig i ddisgyblion ag anghenion dysgu ychwanegol, 17 i 19 oed, yn fater clir y mae angen rhoi sylw iddo. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod y byddai

angen i'r Dirprwy Brif Weinidog wneud mwy o waith cyn deddfu yn y maes hwn ac, felly, nid ydym yn credu mai'r Mesur arfaethedig yw'r cyfrwng priodol i gyflawni hyn.

485. Ar y sail hon, rydym yn argymhell bod y Dirprwy Brif Weinidog yn cyflwyno Mesur ar yr adeg briodol yn y dyfodol i ddarparu safonau diogelwch y Mesur arfaethedig hwn i ddisgyblion 17 i 19 oed ag anghenion dysgu ychwanegol sy'n teithio ar gludiant i ddysgwyr.

Crynodeb o'r dystiolaeth a gafwyd o'r holiadur plant a phobl ifanc

486. Gan fod y Mesur arfaethedig yn ymwneud â diogelwch plant a phobl ifanc ar gludiant ysgol, penderfynodd y Pwyllgor gyhoeddi holiadur wedi'i anelu at blant a phobl ifanc.

487. Roedd yr holiadur ar gael ar wefan y Cynulliad ac ar ffurf copi caled. Defnyddiodd swyddogion addysg ac allgymorth y Cynulliad yr holiadur mewn trafodaethau â phlant ysgol o bob rhan o Gymru, ac rydym yn ddiolchgar iddynt am eu gwaith yn hyn o beth.

488. Cafodd y Pwyllgor gyfanswm o 559 ymateb i'r holiadur.

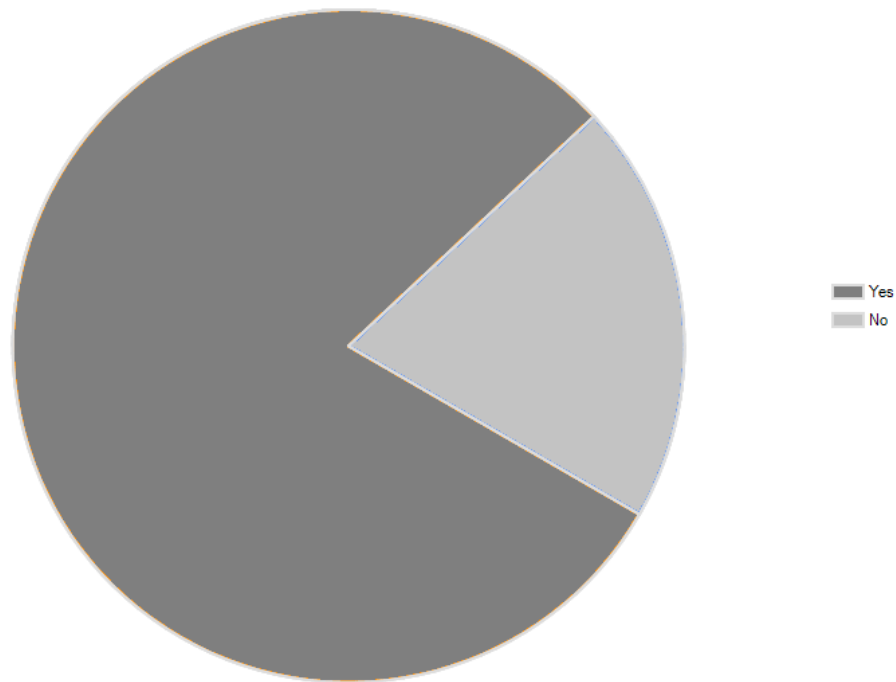
Crynodeb o'r ymatebion

489. Fel rhan o'r holiadur, gofynasom i blant a phobl ifanc am eu barn am ddarpariaethau allweddol y Mesur arfaethedig. Ceir crynodeb o'r ymatebion isod. Gallwch weld yr ymatebion yn llawn [yma](#).

490. Yng nghwestiwn 1, gofynasom i blant a phobl ifanc sut y maent yn teithio i'r ysgol. Dywedodd 30 y cant eu bod yn teithio ar gludiant pwrpasol i ddysgwyr. Roedd gweddill y plant a'r bobl ifanc yn teithio i'r ysgol mewn amrywiaeth o ffyrdd, gan gynnwys bysiau gwasanaeth cyhoeddus neu geir.

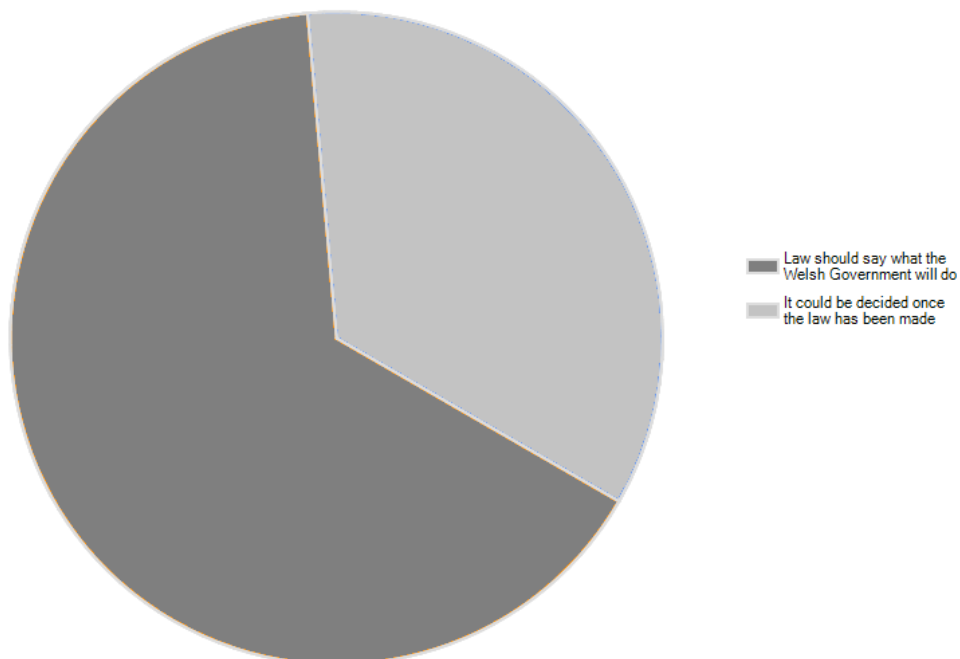
491. Nodir canlyniadau'r cwestiynau eraill isod.

Cwestiwn 2: A ddylai'r Cynulliad Cenedlaethol wneud cyfraith yng Nghymru i geisio gwella diogelwch plant a phobl ifanc ar gludiant i'r ysgol?

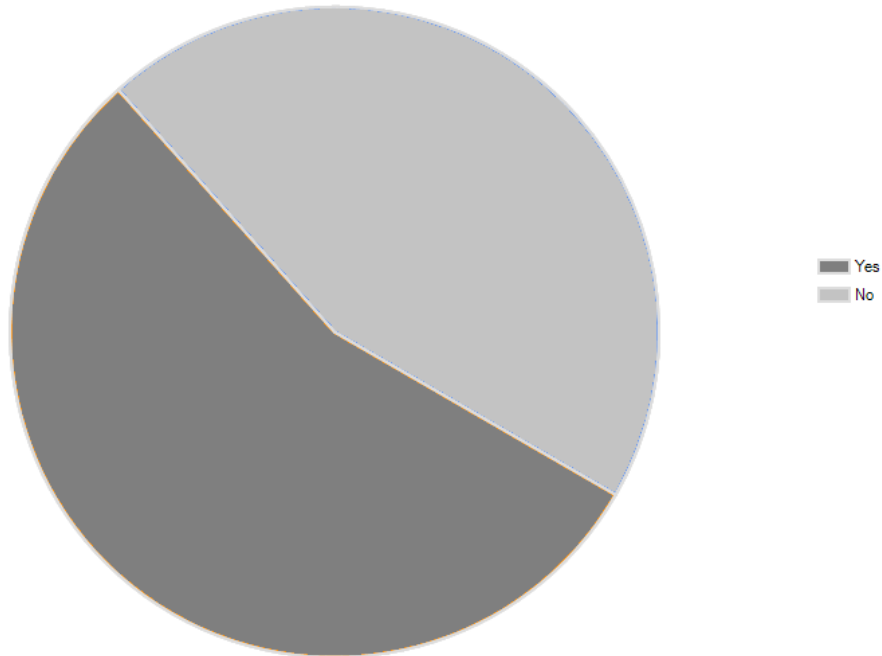


Cwestiwn 3: Bydd y gyfraith newydd yn galluogi Llywodraeth Cymru i wneud penderfyniadau yn y dyfodol ar sut i wella diogelwch ar gludiant rhwng y cartref a'r ysgol. Gallai hyn gynnwys rhoi gwregysau diogelwch ar fysiau a defnyddio bysiau unllawr yn unig.

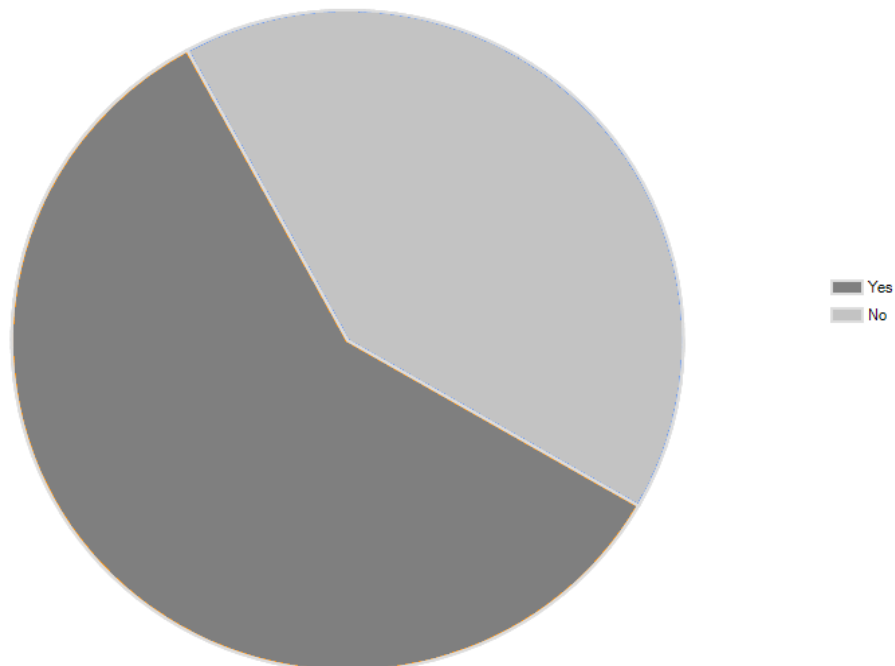
A ydych yn credu y dylai'r gyfraith nodi'n union pa fathau o bethau y gellir eu gwneud i wella diogelwch ar gludiant i'r ysgol neu a all Llywodraeth Cymru benderfynu beth y dylid ei wneud unwaith i'r gyfraith gael ei gwneud?



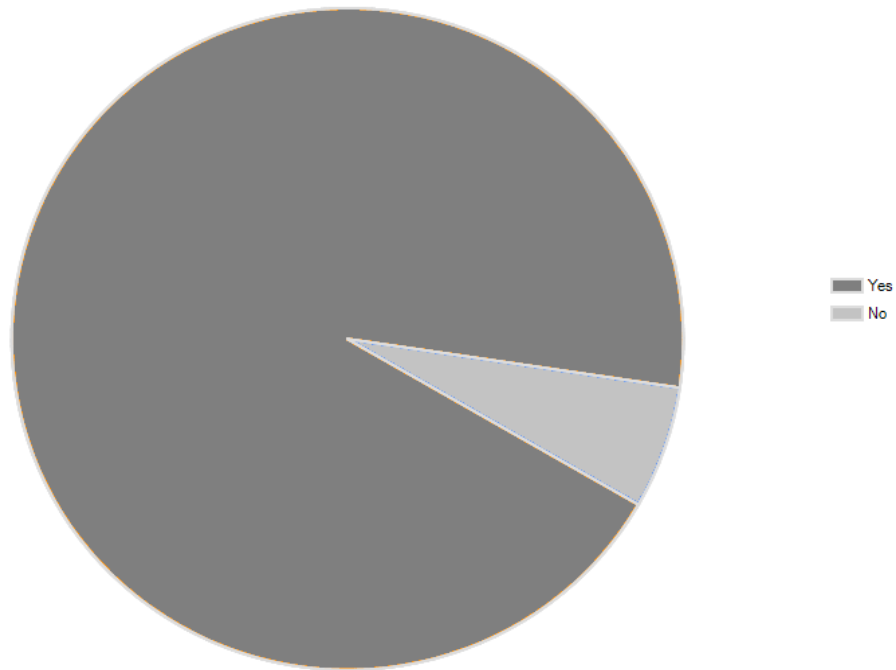
Cwestiwn 4: Bydd y gyfraith newydd yn ymdrin â theithio o'r cartref i'r ysgol, ac o'r ysgol adref. Ni fydd yn cynnwys teithio yn ystod y dydd, er enghraifft ar deithiau ysgol. A ddylai'r gyfraith newydd fod yn berthnasol i deithio yn ystod y dydd yn eich barn chi?



Cwestiwn 5: Bydd y gyfraith newydd yn galluogi i gamerâu gael eu gosod ar fysiau ysgol i gofnodi'r hyn sy'n digwydd ar deithiau bysiau. A yw hyn yn syniad da yn eich barn chi?



Cwestiwn 6: Bydd y gyfraith newydd yn sicrhau bod gyrwyr bysiau wedi'u hyfforddi ynghylch diogelwch ar fysiau a gweithio gyda phlant. A yw hyn yn syniad da yn eich barn chi?



Tystion

Rhoddodd y tystion a ganlyn dystiolaeth lafar i'r Pwyllgor ar y dyddiadau a nodir isod. Gellir gweld trawsgrifiadau llawn o'r sesiynau tystiolaeth lafar yn http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-legislation/bus-leg-measures/bus_legislation_measure_learnertransport.htm

7 Hydref 2010

Ieuan Wyn Jones AC Dirprwy Brif Weinidog a Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth, Llywodraeth Cynulliad Cymru

14 Hydref 2010

Denise Inger SNAP Cymru

Pat Harris Belt Up School Kids (BUSK)

David Cunningham-Jones Ymgyrch Stuart dros Fysiau Ysgol Mwy Diogel

Dr Chris Howard Ymgyrch Stuart dros Fysiau Ysgol Mwy Diogel

21 Hydref 2010

Daisy Seabourne Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru

Brian Kemp Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru

Tomi Jones Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru

Bryan Jeffries Cymdeithas Cyfarwyddwyr Addysg Cymru (ADEW)

Chris Britten Cymdeithas Genedlaethol Prifathrawon (NAHT) Cymru

Tim Pratt Cymdeithas Arweinwyr Ysgolion a Cholegau (ASCL) Cymru

Elaine Keeble Cymdeithas Arweinwyr Ysgolion a Cholegau (ASCL) Cymru

John Pockett Cydffederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru (CPT Cymru)

4 Tachwedd 2010

Ieuan Wyn Jones AC Dirprwy Brif Weinidog a Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth, Llywodraeth Cynulliad Cymru

Rhestr o'r dystiolaeth ysgrifenedig

Rhoddodd y bobl a'r sefydliadau a ganlyn dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor. Gellir gweld yr holl dystiolaeth ysgrifenedig yn llawn yn http://www.cynulliadcymru.org/bus-home/bus-legislation/bus-leg-measures/bus_legislation_measure_learnertransport.htm

<i>Sefydliad</i>	<i>Cyfeirnod</i>
Belt Up School Kids (BUSK)	SLT 1
Trafnidiaeth Casnewydd	SLT 2
SNAP Cymru	SLT 3
Ymateb ar y cyd gan Gymdeithas Arweinwyr Ysgolion a Cholegau Cymru (ASCL) a Chymdeithas Genedlaethol Prifathrawon (NAHT) Cymru	SLT 4
Ymateb ar y cyd gan Gymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (WLGA) a Chymdeithas Cyfarwyddwyr Addysg Cymru (ADEW), Tystiolaeth atodol	SLT 5, 5A
Cyddfederasiwn Cludiant Teithwyr Cymru (CPT Cymru)	SLT 6
Llywodraethwyr Cymru	SLT 7
Cymdeithas Cydgysylltwyr Trafnidiaeth Cymru (ATCO)	SLT 8
Cyngor Sir Benfro	SLT 9
Dinas a Sir Abertawe	SLT 10
Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf	SLT 11
Comisiynydd Plant Cymru	SLT 12
Cyngor Sir Powys	SLT 13
Ymateb Unigol – Mr H. B. Turner	SLT 14
Ymateb Unigol – Mrs B. Thurstan	SLT 15

Tystiolaeth ysgrifenedig a dderbyniwyd gan yr Aelod â Gofal, Ieuan Wyn Jones AC, Dirprwy Brif Weinidog a Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth.

Llythyrau gan y Dirprwy Brif Weinidog a'r Gweinidog dros yr Economi a Thrafnidiaeth, 25 Hydref 2010, 11 Tachwedd 2010 a 24 Tachwedd 2010.

Pwyllgor Deddfwriaeth Rhif 4

Cofnodion Cryno (LC4(3)-19-10) dyddiad: 2 Rhagfyr 2010

Amser: 09.31 – 11.20

Lleoliad: Ystafell Bwyllgora 4

Aelodau'r Cynulliad yn bresennol

Peter Black AC, Gorllewin De Cymru

Brian Gibbons AC, Aberafan

Dai Lloyd AC, Gorllewin De Cymru

Val Lloyd AC, Dwyrain Abertawe

Jonathan Morgan AC, Gogledd Caerdydd

Jenny Randerson AC, Canol Caerdydd

Y Swyddfa Ddeddfwriaeth

Sarah Beasley, Clerc

Sarah Sargent, Dirprwy Glerc

Eraill yn bresennol

Gwyn Griffiths, Cynghorydd Cyfreithiol

Eitem 1: Cyflwyniad, ymddiheuriadau a dirprwyon

1.1 Cafwyd ymddiheuriadau gan Christine Chapman. Roedd Val Lloyd yn dirprwyo ar ei rhan.

Eitem 2: Mesur Arfaethedig ynghylch Diogelwch ar Gludiant i Ddysgwyr (Cymru) – Cyfnod 1: Ystyried y prif faterion

2.1 Ystyriodd y Pwyllgor yr adroddiad drafft.

2.2. Cynigodd Jonathan Morgan AC y gwelliant a ganlyn i linell 2 o baragraff 470 (Pennod 7):

Dileu'r geiriau "ystyried diwygio" ac ychwanegu'r gair "diwygio", gan olygu bod y paragraff hwn yn dweud:

Felly, ar sail y dystiolaeth a gafwyd, rydym yn argymhell y dylai'r Dirprwy Brif Weinidog **ddiwygio**'r Mesur arfaethedig er mwyn cynnwys darpariaeth a fyddai'n galluogi Gweinidog yn y dyfodol i wneud rheoliadau i weithredu darpariaethau'r Mesur

arfaethedig yng nghyd-destun y cludiant a ddarperir i
ddisgyblion yn ystod y diwrnod ysgol.

Yn dilyn trafodaeth, cynhaliwyd pleidlais ar y gwelliant drwy godi llaw.

O blaid: Jonathan Morgan, Peter Black, Bethan Jenkins

Yn erbyn: Brian Gibbons, Val Lloyd

Derbyniwyd y gwelliant