

Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus

**Gwasanaeth awyr oddi mewn i
Gymru - Caerdydd i Ynys Môn -
Adroddiad Interim**

Gorffennaf 2014



Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales

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 hygyrch, yn cynnwys Braille, print bras, fersiwn sain a chopïau caled gan:

Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus
Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Bae Caerdydd
CF99 1NA

Ffôn: 029 2089 8041

Ffacs: 029 2089 8021

E-bost: Pwyllgor.Cyfrifoncyhoeddus@cymru.gov.uk

© Hawlfraint Comisiwn Cynulliad Cenedlaethol Cymru 2014

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
Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus

**Gwasanaeth awyr oddi mewn i
Gymru - Caerdydd i Ynys Môn -
Adroddiad Interim**

Gorffennaf 2014



Cynulliad
Cenedlaethol
Cymru

National
Assembly for
Wales

Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus

Sefydlwyd y Pwyllgor ar 22 Mehefin 2011. Rôl y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus yw sicrhau bod gwaith craffu cywir a thrylwyr yn cael ei wneud ar wariant Llywodraeth Cymru. Nodir swyddogaethau penodol y Pwyllgor yn Rheol Sefydlog 18. Bydd y Pwyllgor yn ystyried adroddiadau gan Archwilydd Cyffredinol Cymru ar gyfrifon Llywodraeth Cymru a chyrff cyhoeddus eraill, ac ar ba mor ddarbodus, effeithlon ac effeithiol y caiff adnoddau eu defnyddio wrth gyflawni swyddogaethau cyhoeddus.

Aelodau cyfredol y Pwyllgor



Darren Millar (Cadeirydd)
Ceidwadwyr Cymreig
Gorllewin Clwyd



William Graham
Ceidwadwyr Cymreig
Dwyrain De Cymru



Mike Hedges
Llafur Cymru
Dwyrain Abertawe



Alun Ffred Jones
Plaid Cymru
Arfon



Sandy Mewies
Llafur Cymru
Delyn



Julie Morgan
Llafur Cymru
Gogledd Caerdydd



Jenny Rathbone
Llafur Cymru
Canol Caerdydd



Aled Roberts
Democratiaid Rhyddfrydol Cymru
Gogledd Cymru

Roedd yr Aelod canlynol hefyd yn aelod o'r Pwyllgor yn ystod yr ymchwiliad hwn:



Mohammad Asghar (Oscar)
Ceidwadwyr Cymreig
Dwyrain De Cymru

Cynnwys

Rhagair y Cadeirydd / Crynodeb.....	5
Argymhellion y Pwyllgor.....	6
1. Rhagymadrodd.....	8
2. Cefndir.....	9
3. Costau, Perfformiad a Dadansoddiad o'r Buddion.....	10
Costau	10
Perfformiad	10
Gwerthuso'r buddion.....	17
4. Caffael a Chontractio.....	20
Trefniadau cydlofnodi: asiant tocynnau awyr rhithiol a chlodwr awyr ar wahân	20
Aildendro contract y Gwasanaeth Awyr.....	23
5. Dyfodol y Gwasanaeth Awyr.....	27
Ystyried Cynyddu Maint yr Awyren	27
Cynyddu'r Gwasanaeth Awyr.....	29
Lleoliad y Maes Awyr yn y Gogledd a'r potensial ar gyfer ychwanegu arhosfan arall	29
Cynyddu nifer y diwrnodau hedfan	31
Newidiadau yn y Rheolau ar Gymorth Gwladwriaethol.....	31
Tystion.....	34
Rhestr o dystiolaeth ysgrifenedig.....	35

Rhagair y Cadeirydd / Crynodeb

Mae'r contract presennol ar gyfer y gwasanaeth awyr oddi mewn i Gymru yn dod i ben ym mis Rhagfyr 2014. Mae'r adroddiad interim hwn gan y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus yn trafod agweddau gwerth am arian ar y trefniadau presennol ac yn ceisio llywio'r broses benderfynu o ran dyfodol y gwasanaeth, gan nodi bod nifer y teithwyr wedi gostwng 43% ers uchafbwynt yn 2008-09. Os bydd Llywodraeth Cymru yn penderfynu bwrw ymlaen â phroses gaffael pellach, bydd hyn yn rhoi cyfle i sicrhau bod y pryderon sylweddol am werth am arian sydd wedi'u nodi yn yr adroddiad hwn yn cael sylw.

Ar ddechrau ein hymchwiliad, o ystyried yr amserlenni ar gyfer gwneud penderfyniadau ynghylch dyfodol y gwasanaeth awyr, penderfynodd y Pwyllgor y byddai dim ond yn clywed tystiolaeth gan Lywodraeth Cymru a chan Martin Evans, arbenigwr hedfan o Brifysgol De Cymru, a oedd, ar wahanol adegau, wedi bod yn rhan o'r broses dendro ar gyfer y gwasanaeth awyr presennol. Mae'n bosibl y gallai tystiolaeth ehangach, fel cymariaethau gyda gwasanaethau rhwng ynysodd yr Alban a'r tir mawr, neu gost gymharol llwybrau cymorthdaledig gan ddefnyddio dulliau eraill o drafnidiaeth, fel cysylltiad de-gogledd Trenau Arriva Cymru, arwain at waith pellach gan y Pwyllgor yn y dyfodol.

Efallai y bydd ymchwil annibynnol a gomisiynwyd eisoes gan Lywodraeth Cymru i'r gwasanaeth awyr yn mynd i'r afael â rhai o bryderon y Pwyllgor. Fodd bynnag, er gwaethaf nifer o ymdrechion i ganfod manylion llawn ynghylch cwmipas ac amserlen y gwaith hwn, nid ydym wedi llwyddo i'w cael. Mae'n hanfodol bod y Llywodraeth yn gwneud unrhyw benderfyniadau yn y dyfodol ar sail tystiolaeth gadarn, ac felly rydym wedi argymhell bod y Llywodraeth yn cyhoeddi rhagor o wybodaeth am y gwaith ymchwil hwn a'i ganfyddiadau.

Dyma'r adroddiad cyntaf y mae'r Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus wedi'i gyhoeddi sy'n deillio o ymchwiliad a gychwynnwyd gennym ni. Mae'r pwnc o ddiddordeb cyhoeddus sylweddol ac, waeth beth fydd y trefniadau yn y dyfodol, rydym yn gobeithio y bydd ein canfyddiadau a'n hargymhellion yn helpu i sicrhau gwerth am arian i drethdalwyr.

Argymhellion y Pwyllgor

Argymhelliad 1 Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio ffynhonnell annibynnol i wirio'r data ar nifer y teithwyr sy'n defnyddio'r Gwasanaeth Awyr ac y dylai'r data ar niferoedd y teithwyr gael ei gyhoeddi'n rheolaidd yn y dyfodol.
(Tudalen 12)

Argymhelliad 2 Rydym yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru fonitro unrhyw anghysondebau yn y dyfodol rhwng y data a roddir gan y cwmni awyr sy'n gweithredu'r gwasanaeth a'r data a roddir gan y CAA.
(Tudalen 12)

Argymhelliad 3 Er ei fod yn nodi'r cynnydd yn ddiweddar yn yr archebion ymlaen llaw, mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru gomisiynu ymchwil annibynnol i'r duedd yn y tymor hirach, sy'n dangos gostyngiad yn niferoedd y teithwyr.
(Tudalen 14)

Argymhelliad 4 Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru gynnwys gofyniad penodol mewn unrhyw dendr yn y dyfodol, ynglŷn â rhaglen farchnata gynhwysfawr gan y cynigydd llwyddiannus. Dylai gwerthusiad o'r rhaglen farchnata hon gael ei ymgorffori yng ngwerthusiad cyffredinol y cynigion a chael ei bennu mewn unrhyw gontract wedyn.
(Tudalen 15)

Argymhelliad 5 Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai gwybodaeth am y teithwyr sy'n defnyddio'r Gwasanaeth Awyr gael ei chasglu er mwyn canfod y rheswm dros y daith (e.e. busnes neu hamdden) ac ym mha sectorau y mae'r teithwyr busnes yn cael eu cyflogi ac i ba raddau y mae'r teithiau yn cael eu hariannu gan y trethdalwr. Dylai'r wybodaeth hon gael ei chyhoeddi a'i chasglu ar sail reolaidd.
(Tudalen 16)

Argymhelliad 6 Mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi rhychwant, cynnwys, methodoleg ac amserlen lawn adolygiad ARUP. Rydym yn argymell ymhellach y dylai canfyddiadau'r adolygiad gael eu cyhoeddi pan fyddant ar gael, er mwyn tawelu'r pryderon sydd gan y Pwyllgor ynglŷn â'r wybodaeth a ddefnyddir i lywio penderfyniadau ar ddyfodol y Gwasanaeth Awyr.
(Tudalen 19)

Argymhelliad 7 O gofio'r pryderon a fynegwyd ynglŷn â'r potensial ar gyfer diffyg eglurder ynghylch rhwymedigaethau o dan drefniadau contract ar y cyd, mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth

Cymru gadw golwg ar yr ymchwiliad i'r ddamwain awyr yn Cork a myfyrio ar y canlyniad mewn unrhyw gontract Gwasanaeth Awyr yn y dyfodol. (Tudalen 23)

Argymhelliad 8 Os bydd Llywodraeth Cymru'n tendro ar gyfer Gwasanaeth Awyr newydd, mae'r Pwyllgr yn argymell y dylai pob cam posibl gael ei gymryd (megis ymgynghori ymlaen llaw) i gynyddu nifer yr ymgeiswyr am y contract heb gyfaddawdu'r mserlen gyffredinol cyn i'r contract presennol ddod i ben. (Tudalen 26)

Argymhelliad 9 O gofio'r hyblygrwydd newydd o dan reolau'r Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus, mae'r Pwyllgor yn argymell y dylai Llywodraeth Cymru edrych ar opsiynau posibl i gynyddu buddion a chyfleoedd y Gwasanaeth Awyr i'r eithaf yn y dyfodol. (Tudalen 33)

1. Rhagymadrodd

1. Gofynnodd y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus (y Pwyllgor) am femorandwm ar y Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn¹ (y Gwasanaeth Awyr) gan Archwilydd Cyffredinol Cymru a chytunodd y byddai'n cynnal ymchwiliad byr ar y mater hwn yn ystod cyfarfod y Pwyllgor ar 21 Ionawr 2014.
2. Cymerodd y Pwyllgor dystiolaeth gan swyddogion o Lywodraeth Cymru a Mr Martin Evans, arbenigydd ar y diwydiant hedfan o Brifysgol De Cymru.
3. Ystyriodd yr ymchwiliad byr faterion yn ymwneud â gwerth cyffredinol am arian yn y Gwasanaeth Awyr, yng nghyd-destun diwedd y contract presennol ym mis Rhagfyr 2014. Edrychodd y Pwyllgor hefyd ar faterion a oedd yn ymwneud yn benodol â threfniadau'r contract blaenorol a chyfredol.
4. Mae'r adroddiad a ganlyn yn manylu ar ganfyddiadau interim y Pwyllgor a daw'r Pwyllgor yn ôl at y mater hwn ar ôl i Lywodraeth Cymru gyhoeddi ei strategaeth at y dyfodol ar gyfer y Gwasanaeth Awyr, cyn y daw'r contract presennol i ben ym mis Rhagfyr 2014. Mae Llywodraeth Cymru yn parhau â'i hadolygiad o'r Gwasanaeth a bwriedir yr adroddiad hwn i'w ddefnyddio i lywio strategaeth y dyfodol os bydd Llywodraeth Cymru yn penderfynu parhau i gefnogi'r gwasanaeth.
5. Rhagwelir felly y bydd bwriad Llywodraeth Cymru ar gyfer y Gwasanaeth Awyr yn glir pan fydd y Pwyllgor yn dychwelyd at y mater hwn ac y bydd unrhyw broses dendro am gontract Gwasanaeth Awyr newydd wedi'i gwblhau.

¹ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014

2. Cefndir

6. Mae'r Gwasanaeth Awyr yn darparu teithiau ddwywaith y dydd yn ystod yr wythnos rhwng y De a'r Gogledd (sef rhwng RAF y Fali, Ynys Môn, a Chaerdydd) ac mae'n gweithredu ers 2007. Mae'r Gwasanaeth Awyr ar hyn o bryd yn cael ei redeg drwy gontract rhwng Llywodraeth Cymru a dau gwmni sydd wedi cydlofnodi'r contract: mae Citywing yn darparu'r swyddogaethau tocynnau a marchnata a Links Air sy'n hedfan yr awyrennau. Daw'r contract presennol i ben ym mis Rhagfyr 2014. Bu Highland Airways yn rhedeg y gwasanaeth gynt (rhwng mis Mai 2007 a mis Medi 2010).

7. Mae Llywodraeth Cymru'n rhoi cymhorthdal i'r Gwasanaeth Awyr drwy Rwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus (PSO). Caiff aelod-wladwriaethau'r UE ddarparu gwasanaethau awyr rheolaidd drwy PSOs ar lwybrau awyr y bernir eu bod yn hanfodol i ddatblygiad economaidd yr ardal y maent yn ei gwasanaethu ond nad ydynt yn fasnachol hyfyw yn eu hawl eu hunain. Rhaid i'r aelod-wladwriaethau barchu'r amodau a'r gofynion a nodir yn Erthygl 16 o Reoliad Gwasanaethau Awyr y Comisiwn Ewropeaidd 1008/2008.² Er enghraifft, mae'r rheoliadau'n dweud y dylai'r meysydd awyr a ddefnyddir ar gyfer y gwasanaeth fod wedi'u cysylltu â'i gilydd ac â'r ddinas neu'r gytref y maen nhw'n ei gwasanaethu gan wasanaethau trafnidiaeth gyhoeddus aml, dibynadwy ac effeithlon. Cymhorthdal i ddigolledu'r gweithredwr am y diffyg a ysgwyddir wrth ddarparu gwasanaeth na fyddai'n fasnachol hyfyw fel arall yw PSO. Yn achos y Gwasanaeth Awyr, mae cost contract y PSO wedi'i chapio ar £1.2 miliwn y flwyddyn ar hyn o bryd.

8. Mae sawl parti arall yn ymwneud â darparu'r Gwasanaeth Awyr, gan gynnwys y Weinyddiaeth Amddiffyn, sef perchennog RAF y Fali, Maes Awyr Caerdydd a chontractwr ar wahân (Europa) sy'n gweithredu adeilad y derfynfa yn RAF y Fali. Cyngor Sir Ynys Môn sy'n rheoli'r contract gydag Europa ac maent hefyd yn talu ffioedd prydles a ffioedd glanio i RAF y Fali, i gyd ar sail arian grant gan Lywodraeth Cymru sydd ar hyn o bryd yn werth hyd at £300,000 y flwyddyn.³

² Rheoliad Gwasanaethau Awyr y Comisiwn Ewropeaidd 1008/2008

³ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014

3. Costau, Perfformiad a Dadansoddiad o'r Buddion

9. Ystyriodd y Pwyllgor gostau a pherfformiad y Gwasanaeth Awyr, ac a oedd digon o ddadansoddiad o fuddion y Gwasanaeth Awyr wedi bod.

Costau

10. Nododd memorandwm yr Archwilydd Cyffredinol mai £9.01 miliwn oedd cyfanswm y gost a oedd yn gysylltiedig â'r Gwasanaeth Awyr o 7 Mai 2007 hyd at 31 Mawrth 2013.⁴ Roedd hyn yn cynnwys:

- cost gyfalaf gychwynnol o £1.5 miliwn i ddatblygu adeilad y derfynfa yn RAF y Fali;
- contractau'r Gwasanaeth Awyr; a'r
- cyllid grant i Gyngor Sir Ynys Môn am y costau a oedd yn gysylltiedig â rhedeg adeilad y derfynfa a'r ffioedd prydlesu/glanio yn RAF y Fali.

11. Mae costau'r contract PSO wedi bod yn sylweddol uwch o dan y contract presennol (sydd wedi'i gapio ar £1.2 miliwn y flwyddyn) nag ar gyfer y contract gwreiddiol (a dendrwyd fel contract £800,000 y flwyddyn). Mae memorandwm yr Archwilydd Cyffredinol yn nodi bod y cynnydd hwn yn deillio'n bennaf o ffioedd glanio uwch ym Maes Awyr Caerdydd a chynnydd yng nghostau tanwydd.⁵

Perfformiad

12. Rhoddodd memorandwm yr Archwilydd Cyffredinol grynodedb o berfformiad cyffredinol y Gwasanaeth Awyr. Rhwng 7 Mai 2007 a 30 Ebrill 2013, defnyddiwyd y gwasanaeth gan 65,073 o deithwyr. Byddai hynny'n cyfateb i gymhorthdal PSO cyfartalog fesul teithiwr o ryw £86.⁶ Yn ystod dwy flynedd cyntaf contract Highland Airways – mis Mai 2007 i fis Ebrill 2009 – dywedwyd bod bron 29,000 o deithwyr wedi

⁴ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraffau 44 a 45 a Ffigur 2

⁵ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 32

⁶ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 47

defnyddio'r gwasanaeth gyda ffactor llwyth o 82 y cant ar gyfartaledd. Roedd y perfformiad hwn yn cymharu'n ffafriol â ffactor llwyth cyfartalog y diwydiant dros yr un cyfnod o ryw 76 y cant.⁷

13. Er hynny, nododd y memorandwm hefyd fod niferoedd teithwyr wedi bod yn sylweddol is yn y blynnyddoedd diwethaf, a'u bod wedi gostwng 12.5 y cant rhwng 2011-12 a 2012-13.

14. Dangosodd memorandwm yr Archwilydd Cyffredinol y duedd yn niferoedd y teithwyr bob mis rhwng mis Mai 2009 a mis Hydref 2013 a hynny ar sail data a ddarparwyd i Swyddfa Archwilio Cymru gan Lywodraeth Cymru. Er hynny, nododd y Pwyllgor fod niferoedd y teithwyr y cyfeiriwyd atynt yn y dystiolaeth a ddarparwyd gan Mr Martin Evans, sy'n dod o'r Awdurdod Hedfan Sifil, yn wahanol i'r rhai a gyflwynwyd ym memorandwm yr Archwilydd Cyffredinol. Holodd y Pwyllgor am yr anghysondeb ymddangosiadol rhwng y ffigurau a ddarparwyd gan Lywodraeth Cymru i Swyddfa Archwilio Cymru a'r rhai a ddaeth o'r Awdurdod Hedfan Sifil.⁸

15. Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol fod y gweithredwr a'r Awdurdod Hedfan Sifil yn casglu data mewn ffyrdd gwahanol a allai esbonio pam y mae anghysondeb yn y ffigurau a gyflwynwyd.⁹ Ychwanegodd hyn:

“The other thing that is important to point out is that this is not just something that affects this particular flight or this particular airport. If you look at most flights across most airports, there is a discrepancy between the two sets of data.”¹⁰

16. Er gwaethaf esboniad y Cyfarwyddwr Cyffredinol, roedd y Pwyllgor yn dal yn bryderus ynglŷn â'r anghysondeb rhwng y ffigurau hyn gan ofyn am eglurhad pellach gan Lywodraeth Cymru. Nododd gohebiaeth ysgrifenedig oddi wrth Lywodraeth Cymru hyn:

“The CAA and the operators of the Cardiff to Anglesey PSO Service do report different passenger numbers. On average, the passenger numbers supplied by the air service operator are higher than the CAA figures. It is not in the commercial interest

⁷ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraffau 46-51 a Ffigurau 3 a 4

⁸ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 19

⁹ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 20

¹⁰ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 27

for the operators of the Cardiff to Anglesey PSO Service to provide us with incorrectly high passenger data. This information is used to set their budgets and their subsidy requirements. The differences in passenger data held by the CAA and the operator are greatest in 2012 and 2011 when the airport was under different ownership. The recording and handling of data will be considered during the next phase of the review of the service.”¹¹

17. Er bod anghysondebau arwyddocaol yn y data ar deithwyr yn y blynyddoedd blaenorol, mae'r Pwyllgor yn nodi bod yr anghysondeb wedi gostwng ers dechrau 2013 a'i fod yn fach iawn erbyn hyn. Credwn fod gwiriad annibynnol o'r ffigurau yn hanfodol er mwyn sicrhau bod gwerth am arian yn cael ei sicrhau.

Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru ddefnyddio ffynhonnell annibynnol i wirio'r data ar nifer y teithwyr sy'n defnyddio'r Gwasanaeth Awyr ac y dylai'r data ar niferoedd y teithwyr gael ei gyhoeddi'n rheolaidd yn y dyfodol.

Rydym yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru fonitro unrhyw anghysondebau yn y dyfodol rhwng y data a roddir gan y cwmni awyr sy'n gweithredu'r gwasanaeth a'r data a roddir gan y CAA.

18. Er hynny, roedd y ddwy set o ffigurau yn awgrymu gostyngiad yn nifer y teithwyr. Cododd y Pwyllgor bryderon ynglŷn â hyn gyda Llywodraeth Cymru gan ofyn pa waith oedd yn cael ei wneud i sicrhau dealltwriaeth o'r rhesymau dros y gostyngiad hwn.¹² Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol:

“I would absolutely agree that that is a significant fall. There seems to be a number of reasons for that. The first is the general economic downturn. We think that that relates to around 10% of the fall—not 10% of the 35%, but 10% out of the 35%. The balance appears to be as a result of the interruption in service, which put people off using the service. I was a bit sceptical about that, but I have spoken to a number of operators that say that that is an entirely plausible argument.”¹³

¹¹ Tystiolaeth Ysgrifenedig, PAC(4)-11-14 (papur 4), 29 Ebrill 2014

¹² Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraffau 11 - 13

¹³ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 16

19. Esboniodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol ymhellach:

“Also, there is the fact that Cardiff Airport declined significantly more than other regional airports over the past few years, before the Welsh Government took ownership of it, and that around 40% of the passengers using the north-south service connect into another service. The view expressed by operators, not just the current operator, but other operators, was that if the on-going flights are significantly poorer, people just will not use the service. So, we think that it is a combination of the economic downturn, the break in service, and the poor performance of Cardiff Airport. There is evidence to suggest that, over the last four to five months, passenger numbers have been picking up quite significantly.”¹⁴

20. Fel yr amlinellir isod, mae ffigurau dilynol oddi wrth Lywodraeth Cymru yn dangos bod cynnydd wedi bod yn nifer y teithwyr a'r archebion ymlaen llaw yn ystod y misoedd diwethaf o'u cymharu â'r blynyddoedd blaenorol:¹⁵

Ymateb Llywodraeth Cymru:

Niferoedd y teithwyr yn y misoedd diwethaf (teithwyr a gludwyd), ers Hydref 2013:

Hydref 13:	870
Tachwedd 13:	821
Rhagfyr 13:	512
Ionawr 14:	631
Chwefror 14:	656
Mawrth 14:	785

Cyfanswm: 4,275

Archebion ymlaen llaw a gymerwyd ar adegau cymaradwy cyfatebol yn y blynyddoedd blaenorol:

Mawrth 12:	481
Mawrth 13:	495
Mawrth 14:	574

21. Gofynnodd y Pwyllgor i Martin Evans pam roedd nifer y teithwyr yn gostwng, ac esboniodd ef y gallai cynnydd yn y pris lleiaf fod wedi bod yn atalfa, er nad oedd wedi gwneud unrhyw waith diweddar ar

¹⁴ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 16

¹⁵ Tystiolaeth Ysgrifenedig, PAC(4)-11-14 (papur 4), 29 Ebrill 2014

nifer y teithwyr sy'n defnyddio'r Gwasanaeth Awyr.¹⁶ Ychwanegodd Mr Evans hyn:

“...what we found was that, although there was a maximum fare of £50, which has since been increased to slightly over £50, there were a range of fares at lower prices. At that time, there was a £15 fare and I think that the minimum fare now is around £19. We did find that people travelling on the cheapest fares were very price sensitive, so if you put up that fare by a small amount, they would not travel or they would travel by a different mode.”¹⁷

22. Roedd y Pwyllgor yn bryderus ei bod yn ymddangos mai ychydig yn unig o dystiolaeth oedd ar gael i ategu haeriadau Llywodraeth Cymru ynghylch pam y cafwyd gostyngiad yn niferoedd y teithwyr. Rydym yn credu bod rhaid i'r haeriadau hyn gael eu profi'n drylwyr a bod rhaid rhoi ystyriaeth fanwl i'r rhesymau gwirioneddol dros y gostyngiad yn niferoedd y teithwyr, er mwyn adeiladu darlun cywir o'r Gwasanaeth Awyr at y dyfodol.

Er ei fod yn nodi'r cynnydd yn ddiweddar yn yr archebion ymlaen llaw, mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru gomisiynu ymchwil annibynnol i'r duedd yn y tymor hirach, sy'n dangos gostyngiad yn niferoedd y teithwyr.

23. Dywedwyd wrth y Pwyllgor y gall gweithgarwch marchnata a modelau prisio ar gyfer tocynnau gael effaith sylweddol ar niferoedd y teithwyr. Pan ofynnwyd am unrhyw gamau a gymerwyd i hyrwyddo'r Gwasanaeth Awyr neu i hybu gweithgarwch marchnata ychwanegol gan y gweithredwyr yn ystod tymor y contract presennol a graddfa dylanwad Llywodraeth Cymru dros y model prisio, cadarnhaodd Llywodraeth Cymru hyn:

“The ARUP review will include looking into a revised fares strategy, including the possibility of removing the maximum fare cap, to support maximising passenger numbers while balancing the revenue risk of the Welsh Government. It is at the service provider's commercial discretion to offer fares at or below the maximum ticket price. It should be noted that

¹⁶ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 241

¹⁷ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 241

Citywing operates a different commercial model to Highland Airways, with a greater focus on a reduced revenue risk.”¹⁸

24. O ran gweithgareddau marchnata, eglurodd Llywodraeth Cymru hyn hefyd:

“The current contract allocates Citywing an annual budget of approximately £20k-£25k for its total marketing activity. Marketing and awareness raising activity undertaken includes radio advertising (Real/Heart); adverts in local publications: Cardiff Advertiser, Around Town (Cardiff, Swansea, RCT, Bridgend); attendance at the Swansea and Anglesey Air Shows; and also awareness raising activity through its charity work. It has a comprehensive website and flights appear on comparison websites when searched.”¹⁹

25. Mae'r Pwyllgor yn credu bod angen gwella gwaith marchnata'r Gwasanaeth Awyr, i gynyddu ei werth am arian i'r eithaf. Hoffem weld gwell hyrwyddo ar yr hyn y mae'r gwasanaeth yn ei gynnig, gan gynnwys hyrwyddo gwasanaethau perthynol, megis y gwasanaeth bws cysylltu, ochr yn ochr â'r Gwasanaeth Awyr. Mae'r Pwyllgor yn credu y dylai'r math hwn o waith hyrwyddo gael ei ragnodi'n benodol yn y broses dendro.

Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru gynnwys gofyniad penodol mewn unrhyw dendr yn y dyfodol, ynglŷn â rhaglen farchnata gynhwysfawr gan y cynigydd llwyddiannus. Dylai gwerthusiad o'r rhaglen farchnata hon gael ei ymgorffori yng ngwerthusiad cyffredinol y cynigion a chael ei bennu mewn unrhyw gontract wedyn.

26. Yn ychwanegol at nifer y teithwyr sy'n defnyddio'r gwasanaeth, bu'r Pwyllgor yn trafod y mathau o deithwyr sy'n defnyddio'r Gwasanaeth Awyr. Yn benodol, cododd y Pwyllgor bryderon ynglŷn â'r gyfran o deithwyr oedd yn deithwyr busnes ac yn fwy penodol pa ganran o deithwyr busnes oedd yn cynrychioli'r sector cyhoeddus. Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol wrth y Pwyllgor:

¹⁸ Tystiolaeth Ysgrifenedig, PAC(4)-11-14 (papur 4), 29 Ebrill 2014

¹⁹ Gohebiaeth Ysgrifenedig, 23 Ebrill 2014

“The figures that we have indicate that between half and two thirds of all passengers using the north-south service are business travellers.”²⁰

27. Eglurodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol fod data ynglŷn â'r gyfran o deithwyr o'r sector cyhoeddus yn anodd ei sicrhau a chododd bryderon ynghylch ansawdd unrhyw ddata o'r fath a fyddai'n cael ei gasglu.²¹ Ychwanegodd:

“The data would not necessarily be that fulsome. They would rely on—. You could ask everyone, but you would rely on honesty, obviously. That is something that we should look at. It is something that I have been asking for. It is not something that I am not interested in. I think that it is a valid and very important question. It does not necessarily mean, of course, that, if the proportion was 10% or 15%, it was necessarily a problem—that would need to be balanced against time-savings et cetera. I quite agree that it is a completely valid and important question.”²²

28. Mae'r Pwyllgor yn bryderus ynghylch y diffyg gwybodaeth am y gyfran o deithwyr sy'n cynrychioli'r sector cyhoeddus. Y trethdalwr a fyddai'n talu holl gost y teithiau hyn²³ ac o ran darganfod y gwerth am arian o'r cymhorthdal cyhoeddus, dyma wybodaeth y byddai'n bwysig ei chasglu. Mae'r Pwyllgor yn deall anawsterau casglu'r data hwn yn gywir gan ei bod yn bosibl nad yw pobl yn cynrychioli un sector, ond nid ydym o'r farn ei bod yn briodol bod heb ddata ar hyn, ac rydym yn croesawu'r ffaith bod Llywodraeth Cymru'n cydnabod hyn.

Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai gwybodaeth am y teithwyr sy'n defnyddio'r Gwasanaeth Awyr gael ei chasglu er mwyn canfod y rheswm dros y daith (e.e. busnes neu hamddden) ac ym mha sectorau y mae'r teithwyr busnes yn cael eu cyflogi ac i ba raddau y mae'r teithiau yn cael eu hariannu gan y trethdalwr. Dylai'r wybodaeth hon gael ei chyhoeddi a'i chasglu ar sail reolaidd.

²⁰ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 47

²¹ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 59-62

²² Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 63

²³ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 58

Gwerthuso'r buddion

29. Mae memorandwm yr Archwilydd Cyffredinol yn nodi mai gwerthusiad cyfyngedig sydd wedi bod ar fuddion y Gwasanaeth Awyr.²⁴ Yn 2008, flwyddyn ar ôl lansio'r Gwasanaeth Awyr, comisiynodd Llywodraeth Cymru astudiaeth gan Halcrow i werthuso perfformiad y Gwasanaeth Awyr a welodd fod yn "evidence to suggest that the Air Service has improved the quality of life for many passengers".²⁵ Daeth yr adroddiad i'r casgliad hefyd fod y Gwasanaeth Awyr wedi cael effaith gadarnhaol ar lawer o sectorau economi Cymru.

30. Serch hynny, ers astudiaeth 2008, does dim gwerthusiad pellach wedi bod o fuddion y Gwasanaeth Awyr. Heb werthusiad cadarn o'r buddion, mae'r memorandwm yn nodi y gallai fod yn anodd i Lywodraeth Cymru barhau i gyfiawnhau unrhyw gymhorthdal parhaus i'r Gwasanaeth Awyr presennol o ran dangos bod y gwasanaeth yn hanfodol ar gyfer datblygu economaidd yn y rhanbarthau y mae'n eu gwasanaethu, yn enwedig o ystyried y gostyngiad ymddangosiadol yn niferoedd y teithwyr dros y blynyddoedd diwethaf.²⁶

31. Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol wrth y Pwyllgor y byddai Llywodraeth Cymru yn gweithio gydag ARUP i adolygu amodau'r farchnad ar gyfer y Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru.²⁷

32. Mewn gohebiaeth ysgrifenedig, eglurodd Llywodraeth Cymru fod cylch gorchwyl ARUP yn tynnu sylw at brif amcan yr ymarfer, sef i'r darparwr ymchwilio a gwneud argymhellion addas ar gyfer dyfodol y PSO yng Nghymru.²⁸ Cadarnhaodd yr ohebiaeth hefyd fod disgwyl i'r gwaith hwn gael ei gwblhau ym mis Gorffennaf 2014.

33. Nododd Llywodraeth Cymru fod gwaith ymchwil ARUP wedi'i fwriadu i ddarparu:

- gwell dealltwriaeth o ddibenion teithiau defnyddwyr y gwasanaeth a'u dalgylch cyffredinol, a

²⁴ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraffau 52-54

²⁵ Halcrow, Monitoring of the Cardiff/Ynys Môn Air Service, Hydref 2008

²⁶ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 54

²⁷ Tystiolaeth Ysgrifenedig, PAC(4)-11-14 (papur 4), 29 Ebrill 2014

²⁸ Gohebiaeth, 23 Ebrill 2014

- gwell dealltwriaeth o ddefnyddwyr y gwasanaeth, o'r sector preifat a'r sector cyhoeddus, drwy ddadansoddi data demograffig.²⁹

34. Gofynnodd y Pwyllgor i Lywodraeth Cymru a oedd o'r farn, yn gyffredinol, fod y Gwasanaeth Awyr wedi darparu gwerth am arian. Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol wrth y Pwyllgor fod Llywodraeth Cymru'n teimlo "the Air Service is delivering value for money otherwise we would not be doing it".³⁰

35. Gofynnodd y Pwyllgor am dystiolaeth ar y mathau o ddata sy'n cael eu casglu gan Lywodraeth Cymru i geisio penderfynu a yw'r Gwasanaeth Awyr yn cyflawni gwerth am arian neu beidio.³¹

36. Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol wrth y Pwyllgor:

"...we have information on passenger numbers. We have some idea, albeit not as good an idea as I would like, in terms of who is using the service, the balance between business and leisure, numbers, load factors, and obviously economic growth in both north Wales and south Wales. We have been working with Arup, and economists at Arup, to try to understand this better. We are half way through a piece of work now, which will conclude fairly shortly, that will enable us to provide advice in good time to Ministers before the end of the contract."³²

37. Tanlinellodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol fod bwrw ymlaen â Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus yn ymwneud â chysylltiadau sosio-economaidd, sy'n weithgaredd anodd ei fesur, gan ddweud hyn:

"I think that that is the difficulty in both appraising a project before you do it and evaluating a project after you have done it. What has actually been the economic effect of that particular service is that there are lots of intangibles and lots of really good positive anecdotes. There are also lots of good data, but attributing data to a particular service is quite difficult, which is what we are trying to do now in as fair and honest a way as possible."³³

²⁹ Gohebiaeth, 23 Mai 2014

³⁰ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, 25 Mawrth 2014, paragraff 6

³¹ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, 25 Mawrth 2014, paragraff 9

³² Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, 25 Mawrth 2014, paragraff 10

³³ Cofnod y Trafodion, Y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, 25 Mawrth 2014, paragraff 8

38. Mae'r Pwyllgor yn pryderu ynglŷn â'r dystiolaeth a gafwyd am waith casglu data'r Llywodraeth. Mae'n hanfodol cael data cadarn da er mwyn sicrhau bod gwerth am arian yn cael ei gyflawni. O gofio'r cymhorthdal cyhoeddus a ddarperir ar gyfer y Gwasanaeth Awyr, byddai'r Pwyllgor yn disgwyl bod gan Lywodraeth Cymru fecanweithiau effeithiol ar gyfer deall y farchnad. Rydym yn credu bod angen cyfres o fesurau perfformiad clir er mwyn i Lywodraeth Cymru allu dangos gwerth am arian. Mae hyn yn arbennig o bwysig o ystyried y diffyg profiad o roi cymhorthdal ar gyfer teithiau yng Nghymru. Wrth ddatblygu'r dangosyddion hyn, efallai y bydd Llywodraeth Cymru yn dymuno ystyried y data sy'n cael ei gasglu ynglŷn â llwybrau cyhoeddus eraill sy'n cael cymhorthdal.

39. Er inni geisio cael gwybod gan Lywodraeth Cymru am rychwant y gwaith sy'n cael ei wneud gan ARUP, mae nifer o gwestiynau yn dal heb eu hateb ynglŷn â natur y gwaith hwn.

40. Byddai'r Pwyllgor yn croesawu rhagor o eglurhad ar rychwant, cynnwys, methodoleg ac amserlen yr adolygiad. Byddem hefyd yn croesawu ymrwymiad gan Lywodraeth Cymru y bydd yn cyhoeddi canfyddiadau'r adolygiad pwysig hwn. Byddai'r Pwyllgor hefyd yn awyddus i ARUP brofi'r haeriadau a wnaed gan Lywodraeth Cymru, megis yr haerriad bod 40% o'r teithwyr yn defnyddio'r gwasanaeth rhwng y Gogledd a'r De er mwyn cysylltu â gwasanaeth arall, er mwyn sicrhau bod yna gronfa o dystiolaeth ar gyfer hyn.³⁴

Mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru gyhoeddi rychwant, cynnwys, methodoleg ac amserlen lawn adolygiad ARUP. Rydym yn argymhell ymhellach y dylai canfyddiadau'r adolygiad gael eu cyhoeddi pan fyddant ar gael, er mwyn tawelu'r pryderon sydd gan y Pwyllgor ynglŷn â'r wybodaeth a ddefnyddir i lywio penderfyniadau ar ddyfodol y Gwasanaeth Awyr.

³⁴ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 16

4. Caffael a Chontractio

Trefniadau cydlofnodi: asiant tocynnau awyr rhithiol a chlodwr awyr ar wahân

41. Mae memorandwm yr Archwilydd Cyffredinol yn nodi mai Highland Airways, sef deiliad y contract ar y pryd, wnaeth yr unig gynnig ffurfiol wrth i gontract y Gwasanaeth Awyr gael ei aildendro tua diwedd 2009/dechrau 2010.³⁵ Gwrthododd Llywodraeth Cymru y cynnig hwn ymysg pryderon ynglŷn â sefyllfa ariannol Highland Airways ac, ar 24 Mawrth 2010, peidiodd Highland Airways â gweithredu a daeth y Gwasanaeth Awyr i ben yn ddisymwth.

42. Aeth Llywodraeth Cymru allan i dendro eto am gontract interim saith mis o dan ddarpariaethau'r Rheoliadau PSO ynglŷn â 'gweithdrefn frys'.³⁶ Dyfarnodd Llywodraeth Cymru y contract dros dro i gynnig consortiwm gan Manx2/FLM Aviation. Yn sgil hyn, cafodd Llywodraeth Cymru ohebiaeth gan gwmni awyr oedd heb gynnig am y contract a oedd yn dweud bod raid i gludwr PSO feddu ar Dystysgrif Gweithredwr Awyr ddilys a chan mai cwmni awyr rhithiol yn unig oedd Manx2 nad oedd y contract yn gyfreithlon.³⁷ Eglurodd Llywodraeth Cymru mai cynnig consortiwm oedd y cynnig ac y byddai'r ddau sefydliad yn llofnodi'r contract ar y cyd³⁸ (gydag FLM yn darparu'r gwasanaethau hedfan a Manx2 yn gweithredu fel asiantaeth docynnau).

43. Ym mis Gorffennaf 2010, dechreuodd Llywodraeth Cymru y broses gaffael ar gyfer contract Gwasanaeth Awyr newydd am bedair blynedd llawn. Manx2 ac FLM yn unig a gyflwynodd gais ffurfiol [ar y cyd]. Er mwyn cydymffurfio â'r rheoliadau PSO, dywedodd cyngor

³⁵ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraffau 23-24

³⁶ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraffau 25-31

³⁷ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraffau 30

³⁸ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraffau 32-35

cyfreithiol Llywodraeth Cymru fod angen i Manx2 ac FLM lofnodi'r contract ar y cyd unwaith eto.³⁹

44. Ym mis Tachwedd 2012, ymgwymerwyd â'r gwasanaethau hedfan gan Links Air yn lle FLM ar ôl i achrediad FLM fel cludwr awyr trwyddedig gael ei ddileu. Ym mis Ionawr 2013, trosglwyddodd Manx2 ei asedau i gwmni newydd o'r enw Citywing a rhoddodd y Gweinidog Llywodraeth Leol a Chymunedau ar y pryd ei gymeradwyaeth i newyddu contract y PSO i Citywing ar 23 Ionawr 2013.⁴⁰ Mae gan y Pwyllgor nifer o amheuon ynghylch rhoi contract ar y cyd, gan nad yw'n glir ble mae'r rhwymedigaethau a'r cyfrifoldebau'n gorwedd.

45. Tynnodd tystiolaeth ysgrifenedig Martin Evans sylw at adroddiad damwain diweddar gan Uned Ymchwil Damweiniau Awyr Iwerddon ynglŷn â digwyddiad angheuol ym mis Chwefror 2011 a oedd yn cynnwys gweithredwr yn gweithredu ar ran Manx2 ym Maes Awyr Cork.⁴¹ Dywedir bod yr ymchwiliad i'r ddamwain wedi'i lywio gan faterion a oedd yn berthnasol i ddirymu achrediad FLM Aviation a throsglwyddo asedau Manx2 wedyn i Citywing. Nododd tystiolaeth Mr Evans hefyd fod yr adroddiad ar yr ymchwiliad i'r ddamwain yn argymhell y dylai'r Comisiwn Ewropeaidd adolygu rôl gwerthwyr tocynnau wrth i'r rheiny gymryd rhan mewn darparu gwasanaethau i deithwyr awyr.

46. Cododd y Pwyllgor y materion hyn gyda'r Cyfarwyddwr Cyffredinol, yn arbennig felly o ran dyfarnu unrhyw gontract newydd ym mis Rhagfyr 2014. Rhoddodd yntau sicrwydd i'r Pwyllgor: "we are generally aware of the issues, and are generally aware of what the European Commission is doing".⁴² Ychwanegodd:

"...we are operating, to a certain degree, not by being at risk, but by taking a risk-based approach to some of these aspects. We have not sought written confirmation from the European Union that everything that we are doing is, in its view, 100% okay, but the EU is aware of everything that we are doing and

³⁹ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 33

⁴⁰ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraffau 31-41a

⁴¹ Tystiolaeth Ysgrifenedig, PAC(4)-09-14 (papur 2), 25 Mawrth 2014

⁴² Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 111

has not stopped us doing it, and it has not indicated that it wants to stop us doing it. Therefore, I do not think that there is any risk to the service prior to December [2014].”⁴³

47. Ar fater trefniadau cydlofnodi a chael asiant tocynnau awyr rhithiol a chwmni awyrennau ar wahân, holodd y Pwyllgor Martin Evans ar reolau’r rhwymedigaeth gwasanaeth cyhoeddus ynghylch darparu cymhorthdal ar gyfer y llwybrau hyn, yn arbennig o gofio bod ei bapur yn awgrymu nad yw’r trefniant a wnaed, lle mae gwerthwr tocynnau a gweithredwr trwyddedig i bob pwrpas yn cydlofnodi contract, o fewn y rheolau hynny.⁴⁴

48. Rhoddodd Mr Evans eglurhad:

“Clearly, the Government has had legal advice that it can appoint operators in this way, and there has been no challenge to the arrangement, so you have to assume that this arrangement is okay at the moment. My worry is not particularly about this form of arrangement. Obviously, it is used in other parts of the air travel industry. Basically, it is the same arrangement as if you went on holiday and travelled on a charter airline; there would be two companies involved, both regulated—the holiday company regulated financially and the air carrier regulated financially and operationally. I think that this arrangement could work well, and I do not think that the Government was wrong to pursue it.”⁴⁵

49. Ychwanegodd:

“The concerns of the Cork air crash investigators were that there was no separation of the operational functions of the ticket seller and of the air carrier, so that undue influence could be brought upon the air carrier by the ticket seller, because they were so closely integrated operationally. Also, at this level of operation, there is no financial regulation of the ticket seller. It can do whatever it likes.”⁴⁶

50. Ni ffurfiodd y Pwyllgor farn o ran a yw contract ar y cyd yn ddymunol, ond mae’n credu y dylai Llywodraeth Cymru sicrhau bod

⁴³ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 111

⁴⁴ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 242

⁴⁵ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 243

⁴⁶ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 244

ystyriaeth yn cael ei rhoi i unrhyw beryglon sy'n gynhenid mewn model o weithredu ar y cyd ar gyfer y Gwasanaeth Awyr. Yn benodol, rydym yn bryderus ynghylch ble mae'r rhwymedigaethau rhwng y contractwyr. O gofio'r tebygrwydd i gontract Llywodraeth Cymru, mae'n bwysig rhoi'r ystyriaeth angenrheidiol i ganlyniad yr ymchwiliad i'r ddamwain awyr yn Cork.

O gofio'r pryderon a fynegwyd ynglŷn â'r potensial ar gyfer diffyg eglurder ynghylch rhwymedigaethau o dan drefniadau contract ar y cyd, mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru gadw golwg ar yr ymchwiliad i'r ddamwain awyr yn Cork a myfyrio ar y canlyniad mewn unrhyw gontract Gwasanaeth Awyr yn y dyfodol.

Aildendro contract y Gwasanaeth Awyr

51. Mae memorandwm yr Archwilydd Cyffredinol yn nodi bod Llywodraeth Cymru wedi denu diddordeb chwe chwmni wrth aildendro ar gyfer contract pedair blynedd newydd ar ddiwedd 2009/dechrau 2010 ond bod pum cwmni wedi tynnu allan ar ôl i Lywodraeth Cymru benderfynu yn erbyn cynyddu maint yr awyren o 18 o seddau.⁴⁷

52. Wrth dendro am y contract interim am y cyfnod o fis Mai i fis Rhagfyr 2010, denodd Llywodraeth Cymru saith o gynigion, er iddi farnu nad oedd tri o'r cynigion hynny yn cydymffurfio â gofynion ei thendr.⁴⁸

53. Wrth dendro eto ar gyfer contract am bedair blynedd llawn o fis Rhagfyr 2010 ymlaen, dim ond un cynnig am y contract a gafodd Llywodraeth Cymru, sef cynnig gan y consortiwm o weithredwyr ar y pryd, Manx2 ac FLM.

54. Ym mis Tachwedd 2012, trodd Llywodraeth Cymru at weithdrefn frys y PSO er mwyn aseinio contract y Gwasanaeth Awyr yn ffurfiol i Links Air am saith mis ar ôl i FLM Aviation golli ei achrediad fel cludwr awyr trwyddedig.⁴⁹ Wrth fabwysiadu'r dull hwn ac wedyn wrth aseinio'r contract i FLM Aviation am weddill cyfnod y contract (hyd at Rhagfyr

⁴⁷ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 23

⁴⁸ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 29

⁴⁹ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 38

2014), cymerodd Llywodraeth Cymru i ystyriaeth ei phrofiad blaenorol o gael dim ond un ymgeisydd am y contract llawn ar ddiwedd 2010.⁵⁰ Gofynnodd Llywodraeth Cymru am gyngor gan Martin Evans hefyd ar gyflwr y farchnad hedfan, a dywedodd y cyngor hwnnw nad oedd cystadleuaeth am barhau'r gwasanaeth ar yr un raddfa yn debyg o gynhyrchu ymateb ond oddi wrth y gweithredwr presennol.⁵¹ Roedd Llywodraeth Cymru o'r farn nad oedd aildendro am weddill cyfnod y contract yn rhoi gwerth am arian.⁵²

55. Cododd y Pwyllgor bryderon gyda Llywodraeth Cymru ynghylch amserlen unrhyw aildendro posibl ynglŷn â'r contract. Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol wrth y Pwyllgor y byddai'r broses yn cymryd rhwng pedwar a chwe mis⁵³ ac y byddai angen felly iddyn nhw fynd allan i'r farchnad yr haf hwn.⁵⁴ Er ein bod wedi ceisio sicrhau amserlen fwy penodol, mae'r Pwyllgor yn poeni nad yw ymateb Llywodraeth Cymru wedi bod yn ddigon clir na llawn. Ar ben hynny, rydym yn bryderus hefyd nad yw amserlen ddangosol y broses dendro hon fel petai'n cynnig llawer iawn o amser wrth gefn i Lywodraeth Cymru, os daw unrhyw faterion i'r amlwg drwy'r broses.

56. Yn ogystal â'r pryderon cyffredinol ynglŷn ag amserlen y gwaith caffael, mae'r Pwyllgor yn pryderu ei bod yn bosibl na fydd digon o amser i ddenu ymgeiswyr newydd. Gofynnodd y Pwyllgor am farn Martin Evans ynghylch a fyddai mwy o ddiddordeb a cystadleuaeth mewn unrhyw gontract newydd am Wasanaeth Awyr y tu hwnt i fis Rhagfyr 2014, yn enwedig o gofio'r diffyg diddordeb yn ystod proses dendro 2010. Dywedodd Mr Evans wrth y Pwyllgor:

"I am concerned, actually, that there will be less competition when the route goes out for tender this time. Looking at PSO routes across Europe, yes, you go out to tender on a Europe-wide basis but carriers tend to only go for routes in their own domestic markets. It is expensive to set up an operation in

⁵⁰ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 40

⁵¹ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 39

⁵² Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 39

⁵³ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 96

⁵⁴ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 98

another country, particularly when you know from the start that you are limited to only a four-year operation. So, that tends to restrict the number of people who will tender for the operation. Also, the small, 19-seat operation is an operation that tends to disappear. Obviously, changes have happened in the air transport market over the last 10 years, with low-cost carriers becoming predominant, and it is difficult for operators of small aircraft to be competitive, given the fares offered by low-cost carriers. So, those routes with that size of aircraft are not operated as much as they used to be. There are also very large barriers for entry for new carriers to go into the air transport market. It is not as significant for operators at this level, because of the lower level of financial regulation that occurs with carriers with 19 seats and fewer, but it is still a difficult market to get into.”⁵⁵

57. Yn ystod ei dystiolaeth lafar, amlinellodd Mr Evans bryderon eraill o’r gorffennol ynglŷn â’r broses dendro, gan ddweud:

“I have had two concerns in the past. The first is a lack of engagement with the air transport industry. Where you have such a small pool of airlines likely to tender for a new contract, it would be sensible to have a consultation with them before you set out the specification for the tender. You could then issue a tender document that would maximise the benefits for the Welsh Government, because you would have a tender that somebody would respond to.”⁵⁶

58. Ychwanegodd Mr Evans:

“My second concern is that the contract itself—the tender—has not had enough of a quality element to it for the Welsh Government to maximise the benefits from the contract, such as favouring a carrier that would want to use the aircraft to introduce new routes, either from Cardiff or from Valley, to maximise the use of the aircraft. I have never thought it a sensible policy to have that aircraft sitting on the ground unused throughout the day, when we know that we are anxious

⁵⁵ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 248

⁵⁶ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 278

in Wales to maximise the benefits from air transport. That could be done by making better use of that aircraft.”⁵⁷

59. Mae'r Pwyllgor yn croesawu'r sicrwydd a roddwyd gan Lywodraeth Cymru y byddai'n gobeithio rhedeg "...a competitive dialogue,... rather than just a standard procurement,"⁵⁸ gan y byddai hynny'n caniatáu i gludwyr gynnig nifer o awgrymiadau ar sut i redeg y Gwasanaeth Awyr.

60. Ymhellach, maen gohebiaeth ddilynol, dywedodd Llywodraeth Cymru hyn wrth y Pwyllgor:

“The Welsh Government currently anticipates sufficient market interest to potentially hold a procurement exercise for a future Air Service in Wales. At this stage, we envisage any potential procurement process would be completed in time for a new contractor to provide a service following the expiry of the current contract.”⁵⁹

61. Er hynny, rydym yn dal i bryderu am yr amserlen fer ar gyfer y broses hon. Er mwyn sicrhau gwerth am arian, mae'n hanfodol bod Llywodraeth Cymru'n defnyddio'r holl opsiynau sydd ar gael iddi yn ystod y broses gaffael er mwyn sicrhau proses dendro gystadleuol e.e. ymgynghori cyn y broses gaffael er mwyn ceisio sicrhau mwy nag un ymgeisydd ar gyfer y contract.

Os bydd Llywodraeth Cymru'n tendro ar gyfer Gwasanaeth Awyr newydd, mae'r Pwyllgr yn argymhell y dylai pob cam posibl gael ei gymryd (megis ymgynghori ymlaen llaw) i gynyddu nifer yr ymgeiswyr am y contract heb gyfaddawdu'r mserlen gyffredinol cyn i'r contract presennol ddod i ben.

⁵⁷ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 282

⁵⁸ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 107

⁵⁹ Tystiolaeth Ysgrifenedig, PAC(4)-16-14 (papur 12), 12 Mehefin 2014

5. Dyfodol y Gwasanaeth Awyr

62. Er nad oes arwydd clir wedi dod gan Lywodraeth Cymru o ran a fydd y Gwasanaeth Awyr yn cael ei aildendro, ystyriodd y Pwyllgor nifer o opsiynau ar gyfer dyfodol y Gwasanaeth Awyr.

Ystyried Cynyddu Maint yr Awyren

63. Mae memorandwm yr Archwilydd Cyffredinol yn amlinellu amserlen y Gwasanaeth Awyr cyfredol sydd, fel sy'n wir ers iddo gychwyn ym mis Mai 2007, yn darparu ar gyfer dau hediad rheolaidd yn y ddau gyfeiriad rhwng Ynys Môn a Chaerdydd bob dydd o'r wythnos.⁶⁰ Mae'r amserlen wedi'i chynllunio fel bod un awyren, sy'n cludo 18 o deithwyr 18, yn gwneud pob un o'r pedwar hediad bob dydd, gan gynnig y potensial ar gyfer hyd at 18,720 o seddi y flwyddyn.⁶¹

64. Cyn yr ymarfer aildendro yn 2009-10,⁶² edrychodd Llywodraeth Cymru ar amryw o opsiynau, gan gynnwys y posibilrwydd o gynyddu maint yr awyren i 29 neu 49 o seddi.⁶³ Aeth Llywodraeth Cymru allan i dendr ar sail gwasanaeth a fyddai'n defnyddio awyren a gynigiai rhwng 29 a 50 o seddi.⁶⁴

65. Yn ystod y broses gaffael, penderfynodd Llywodraeth Cymru yn erbyn cynyddu maint yr awyren am resymau a oedd yn gysylltiedig â chostau'r Doll Teithwyr Awyr a'r tebygrwydd o sicrhau digon o twf yn niferoedd y teithwyr i gyfiawnhau'r awyren fwy.⁶⁵ Awgrymodd swyddogion presennol Llywodraeth Cymru i Swyddfa Archwilio Cymru mai un rheswm arall dros beidio â chynyddu maint yr awyren oedd nad

⁶⁰ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 5

⁶¹ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 6

⁶² Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraffau 18-24

⁶³ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 18

⁶⁴ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 19

⁶⁵ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 19

yw RAF y Fali yn bodloni'r gofynion yn Rhaglen Diogelwch Awyrennau Cenedlaethol y Deyrnas Unedig ar gyfer awyrennau sifil sydd â mwy na 18 o seddi.⁶⁶

66. Mae memorandwm yr Archwilydd Cyffredinol yn egluro hefyd nad oedd yn glir i Swyddfa Archwilio Cymru ar sail y dogfennau a adolygwyd a oedd Llywodraeth Cymru yn llwyr ymwybodol o'r cyfyngiadau diogelwch yn RAF y Fali wrth dendro am gontract y Gwasanaeth Awyr ac wrth gomisiynu cyngor ymgynghorwyr allanol i ategu ei hystyriaethau ynglŷn â chynyddu maint yr awyren.⁶⁷

67. Holodd y Pwyllgor Martin Evans ar benderfyniad Llywodraeth Cymru yn ystod y broses dendro flaenorol i leihau maint yr awyren a'r rhesymau a roddwyd gan Lywodraeth Cymru nid yn unig ynglŷn â chapasiti a gofynion diogelwch o ran gwerth, ond hefyd ynglŷn â chostau'r Doll Teithwyr Awyr.⁶⁸

68. Esboniodd Mr Evans:

“Let me first go back to the decision not to go to a larger aircraft. When we undertook the first monitoring report, the load factors were up around 88%; a third of the passengers had experienced trying to book a ticket and not being able to get on the service. So, the service was being harmed at that time by passengers being turned away and not being able to get on the aircraft. At that time, it was imperative to move to a larger aircraft. The APD situation is that, on an aircraft of greater than 19 seats, air passenger duty has to be charged. So, you immediately add £13 to the ticket cost for a one-way sector that has to be either paid by the passenger or absorbed by the operator in the maximum ticket price. The effect would be to increase either the amount paid by the passengers or the subsidy that has to be paid by the Government.”⁶⁹

⁶⁶ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 20

⁶⁷ Gwasanaeth Awyr oddi mewn i Gymru – Caerdydd i Ynys Môn - Memorandwm ar gyfer y Pwyllgor Cyfrifon Cyhoeddus, Swyddfa Archwilio Cymru, 20 Mawrth 2014, paragraff 21

⁶⁸ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 272

⁶⁹ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 273

Cynyddu'r Gwasanaeth Awyr

69. Ystyriodd y Pwyllgor ddau opsiwn posibl ar gyfer cynyddu'r Gwasanaeth Awyr – y potensial ar gyfer ychwanegu arhosfan arall, a'r posibilrwydd o gynyddu nifer y diwrnodau hedfan o bump i saith.

Lleoliad y Maes Awyr yn y Gogledd a'r potensial ar gyfer ychwanegu arhosfan arall

70. Holodd y Pwyllgor Martin Evans ar y cyfyngiadau a geir yn RAF y Fali a'r angen i sefydlu parth cyfyngedig er mwyn ymdopi ag awyren sifil fwy.⁷⁰

71. Dywedodd Mr Evans hyn wrth y Pwyllgor:

“They would either have to make changes at Valley to ensure compliance—I am not sure what those changes would have to be—or indeed, as you say, go to another airfield in north Wales. Obviously, Caernarfon was considered at the same time as Valley. The Government chose Valley because a number of the operational costs were then covered by the RAF. However, it would be possible to do another appraisal to see what those costs would be in using another airfield. Using another airfield would gain other benefits for the route. At the moment, the route is restricted by the operating hours at Valley. It is not terribly user-friendly at the moment. Travellers would prefer, certainly on the return journey, to travel much later in the afternoon than is presently the case. That is restricted by the operating hours at Valley.”⁷¹

72. Yng ngoleuni'r dystiolaeth hon, gofynnodd y Pwyllgor i Mr Evans a oedd achos dros ddefnyddio un o'r meysydd awyr eraill yn y Gogledd, naill ai Penarlâg neu Gaernarfon, a gwneud yr addasiadau angenrheidiol i alluogi'r naill neu'r llall i ymdopi ag awyrennau mwy.⁷²

73. Ymatebodd Mr Evans gan roi'r wybodaeth a ganlyn i'r Pwyllgor:

“Hawarden would not be possible, in my view, because there is a competing mode of transport that is adequate, namely the rail service, and, therefore, under the PSO rules, you would not

⁷⁰ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 253-255

⁷¹ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 256

⁷² Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 260

be allowed to impose a PSO on that route. As I said previously, Caernarfon was considered before; it was not considered competitive in terms of the amount of work that would have to be undertaken. Subsequently, the work undertaken at Valley was actually more expensive than was previously thought, so that analysis may not have been valid. Of course, on operational costs, Valley is an expensive terminal to operate just to have two flights daily. Certainly, Caernarfon thought that it would not be as expensive, but you would have to do the analysis to find out whether that is so.”⁷³

74. Cododd y Pwyllgor gwestiwn cynnwys arhosiad ym Mhenarlâg gyda Llywodraeth Cymru gan ofyn a yw’r opsiwn hwn wedi’i ystyried yn fanylach. Dywedodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol wrth y Pwyllgor:

“On the Hawarden link specifically, it was looked at; we are looking at it again now. There are significant questions around what would be the best type of route, however. So, you could have a three-legged journey to Anglesey, on to Hawarden and then back to Cardiff. The view of operators is that that would eliminate lots of benefit to travellers from north Wales, and so you would see a massive dip in passenger numbers and a dip, therefore, in economic benefits.”⁷⁴

75. Mae’r ymateb hwn fel petai’n anghyson â chynghor blaenorol Llywodraeth Cymru a oedd yn awgrymu bod rheolau’r PSO yn un rheswm dros beidio ag ychwanegu arosfannau eraill at y gwasanaeth.⁷⁵ O gofio bod Llywodraeth Cymru’n gwybod rheolau’r PSO cyn iddi ddechrau ymgymryd â’r broses dendro, mae’r Pwyllgor yn pryderu nad oedd y Cyfarwyddwr Cyffredinol yn gallu rhoi ateb pan ofynnwyd iddo ddweud pam roedd yr achos busnes wedi’i seilio ar wasanaeth tair arhosfan (Abertawe-Caerdydd-Ynys Môn).⁷⁶

76. Mae hwn yn fater o bryder i’r Pwyllgor. Er mwyn rhedeg proses gaffael lwyddiannus, rhaid wrth achos busnes cadarn. Byddem yn croesawu sicrwydd gan Lywodraeth Cymru nad bod yr achos busnes bellach yn adlewyrchu’r gwasanaeth a ddarperir yn gywir.

⁷³ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 261

⁷⁴ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 79

⁷⁵ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 186

⁷⁶ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 186

Cynyddu nifer y diwrnodau hedfan

77. Gofynnodd y Pwyllgor a fyddai unrhyw gyfleoedd i wneud y gwasanaeth yn fwy hyfwrdd pe bai'n wasanaeth saith diwrnod yr wythnos, o ran cynyddu cyfleoedd twristiaeth er enghraifft. Gofynnodd y Pwyllgor pa ystyriaeth yr oedd y cynllun busnes gwreiddiol wedi'i rhoi i'r cyfyngiadau sy'n codi am mai canolfan filwrol yw RAF y Fali ac felly mai dim ond gwasanaeth pum diwrnod oedd yn bosibl yn hytrach na gwasanaeth saith diwrnod.⁷⁷

78. Ymatebodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol gan ddweud:

“...I think that it was taken into account. So, people were not assuming something that was then not delivered. It is something that can be explored as part of the next contract to see whether we can get a seven-day-a-week operation, if a seven-day-a-week operation was deemed to be economically viable. That takes you straight back into who is using the service.”⁷⁸

79. Rhoddodd Pennaeth Gweithrediadau Masnachol y Rheilffyrdd a'r Awyrydd yn Llywodraeth Cymru eglurhad pellach:

“...the RAF has jurisdiction on RAF Valley and that is something that was an issue before. Clearly, it would still be something that would have to be, and will be, explored in this procurement exercise, whether or not RAF Valley could be open at the weekends. However, the RAF has overall jurisdiction on that airfield.”⁷⁹

Newidiadau yn y Rheolau ar Gymorth Gwladwriaethol

80. Trafododd y Pwyllgor newidiadau diweddar yn y rheolau ar gymorth gwladwriaethol sy'n effeithio ar gymhorthdal y PSO a gofynnodd am eglurder gan Lywodraeth Cymru ynglŷn â'r hyblygrwydd ychwanegol y gallai'r newidiadau hyn ei gynnig os bydd Llywodraeth Cymru'n penderfynu parhau â'i chymhorthdal i Wasanaeth Awyrydd rhwng y De a'r Gogledd y tu hwnt i fis Rhagfyr 2014.

⁷⁷ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 202

⁷⁸ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 203

⁷⁹ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 203

81. Mewn gohebiaeth ysgrifenedig, eglurodd Llywodraeth Cymru:

“The European Commission’s 2014 Aviation Guidelines provide further clarification to state aid rules for PSO’s when compared to the 2005 Guidelines. This has given greater certainty and therefore fewer constraints in the Welsh Government’s approach to the planning of a potential future service. Should the Welsh Government continue to support the Public Service Obligation Wales Intra Air Service, this will aid any tender process. Bidders will be required to provide innovative responses to explore additional routes and consider the reduction of current contract downtime.

“Greater flexibility is now also available in other areas, such as operating aid. “Operating aid” means funding to cover costs that a company could expect to pay in the normal course of business, such as rates, rent and utilities bills.

“For example, hypothetically, a new PSO Cardiff-Anglesey return service could run twice daily (at the beginning and close of each business day, Monday-Friday). With this service, the aircraft would sit stationary throughout the day incurring hours of continuous downtime. To utilise the aircraft and reduce downtime, an additional, commercial service could be offered; for example, Cardiff-Paris - taking advantage this downtime with the assistance of operating aid.”⁸⁰

82. Mae'r Pwyllgor yn credu bod y cyfyngiadau yn RAF y Fali heb gael eu hystyried yn y modd priodol adeg ei ddewis i fod yn gyrchfan yn y Gogledd, gan fod y rhain yn cyfyngu'r opsiynau ar gyfer gwasanaethau ar ddydd Gwener a chan ei fod yn methu ymdopi â gwasanaethau ar y penwythnos nac unrhyw amrywiad yn yr oriau gweithredu. Mae'n ymddangos bod hwn yn gyfle a gollwyd i sicrhau hyblygrwydd yn y dyfodol.

83. Er enghraifft, awgrymodd y Cyfarwyddwr Cyffredinol hyn:

“A less good option, which still might be commercial, that some operators have suggested is to do the existing service, then fly back up to Hawarden and then fly back again. The fuel

⁸⁰ Tystiolaeth Ysgrifenedig, PAC(4)-16-14 (papur 12), 12 Mehefin 2014

cost of this type of activity is not as big as you might imagine.”⁸¹

84. Er hynny, fe hoffem weld rhagor o ystyriaeth ar ffyrdd i gynyddu'r defnydd o'r Gwasanaeth Awyr gymaint â phosibl. O gofio'r hyblygrwydd ychwanegol a gafwyd yn ddiweddar yn rheolau'r PSO, mae'n ymddangos ei bod yn aneconomaidd iawn i 'r awyren eistedd yn segur drwy'r rhan fwyaf o'r dydd, ac felly rydym yn credu y dylid rhoi ystyriaeth i amserlennu hediadau ychwanegol i leoliadau yn ystod y dydd.

O gofio'r hyblygrwydd newydd o dan reolau'r Rhwymedigaeth Gwasanaeth Cyhoeddus, mae'r Pwyllgor yn argymhell y dylai Llywodraeth Cymru edrych ar opsiynau posibl i gynyddu buddion a chyfleoedd y Gwasanaeth Awyr i'r eithaf yn y dyfodol.

⁸¹ Cofnod y Trafodion, 25 Mawrth 2014, paragraff 81

Tystion

Rhoddodd y tystion a ganlyn dystiolaeth ar lafar i'r Pwyllgor ar y dyddiadau isod. Mae trawsgrifiadau o'r holl sesiynau dystiolaeth llafar i'w gweld yn llawn yma:

www.senedd.cynulliadcymru.org/mgIssueHistoryHome.aspx?Ild=1311

Dydd Mawrth 25 Mawrth 2014

James Price	Cyfarwyddwr Cyffredinol – Busnes, Menter, Technoleg a Gwyddoniaeth, Llywodraeth Cymru
Mal Drury	Pennaeth Gweithrediadau Masnachol y Rheilffyrdd a'r Awyr, Llywodraeth Cymru
Gareth Morgan	Dirprwy Gyfarwyddwr, Cyflawni, Llywodraeth Cymru
Martin Evans	Cymrawd ar Ymweliad – Cyfadran Busnes a'r Gymdeithas, Prifysgol De Cymru

Rhestr o dystiolaeth ysgrifenedig

Rhoddodd y bobl a'r sefydliadau a ganlyn dystiolaeth ysgrifenedig i'r Pwyllgor. Gellir gweld yr holl dystiolaeth ysgrifenedig yn llawn yma:

www.senedd.cynulliadcymru.org/ielssueDetails.aspx?Ild=8697&Opt=3

<i>Sefydliad</i>	<i>Cyfeirnod</i>
Memorandwm Swyddfa Archwilio Cymru	PAC(4)-02-14 (papur 4)
James Price, Cyfarwyddwr Cyffredinol – Busnes, Menter, Technoleg a Gwyddoniaeth, Llywodraeth Cymru	PAC(4)-09-14 (papur 1)
Martin Evans, Cymrawd ar Ymweliad – Cyfadran Busnes a'r Gymdeithas, Prifysgol De Cymru	PAC(4)-09-14 (papur 2)
James Price, Cyfarwyddwr Cyffredinol – Busnes, Menter, Technoleg a Gwyddoniaeth, Llywodraeth Cymru	PAC(4)-11-14 (papur 4)
James Price, Cyfarwyddwr Cyffredinol – Busnes, Menter, Technoleg a Gwyddoniaeth, Llywodraeth Cymru	PAC(4)-16-14 (papur 12)