

Rhif dogfen: WG31865



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

www.llyw.cymru

Llywodraeth Cymru

TRWYDDEDU TACSIS A CHERBYDAU HURIO PREIFAT YNG NGHYMRU

Adroddiad cryno ar ganlyniadau'r ymgynghoriad

ISBN 978-1-78903-426-4
31/01/2018

CRYNODEB O'R PRIF GASGLIADAU

- O'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 45% eu bod yn cytuno ag argymhellion Comisiwn y Gyfraith i barhau i wahaniaethu rhwng tacsis a cherbydau hurio preifat. Roedd tua 39% o ymatebwyr, awdurdodau cyhoeddus yn bennaf, o blaid dileu'r gwahaniaeth a chreu un fframwaith, a gallai 16% weld manteision ac anfanteision yn y ddau fframwaith.
- O'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 60% eu bod yn credu y dylid cofnodi pob taith, ond roedd 26% o'r ymatebwyr yn credu mai dim ond teithiau a oedd wedi'u trefnu ymlaen llaw y dylid eu cofnodi neu, yn achos tacsis, teithiau'r tu allan i'r ardal drwyddedu.
- O'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 90% y dylai pawb sy'n ymwneud â thrin gwybodaeth bersonol fod â thrwydded.
- O'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 73% y dylai person sy'n trefnu i gwsmer hurio cerbyd preifat fod â thrwydded, ond roedd 20% yn anghytuno.
- O'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 93% y dylid cadw'r prawf person "addas a phriodol" a dywedodd y gweddill y dylid cadw'r prawf ar yr amod y byddai'r meini prawf ar gyfer asesu a yw person yn "addas a phriodol" yn cael ei ddiffinio'n glir.
- O'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 74% eu bod yn cytuno y dylai awdurdodau trwyddedu lleol gadw'r pŵer i osod amodau trwyddedu ychwanegol.
- O'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 81% eu bod yn credu mai'r awdurdodau trwyddedu lleol ddylai bennu'r holl ffioedd.

- O'r ymatebwyr a fynegodd farn, awgrymodd 66% y dylid rhoi trefniadau ar waith i awdurdodau trwyddedu rannu gwybodaeth er mwyn hybu trefniadau gorfodi gwell ac roeddent hefyd yn credu na ddylid cyhoeddi'r wybodaeth.
- Dywedodd 90% o'r ymatebwyr na ddylid caniatáu i ddeiliaid trwydded drosglwyddo platiau ac roedd y rhan fwyaf o'r awdurdodau trwyddedu lleol yn cytuno, gan nodi bod trefniadau ar waith i wneud hynny. Dim ond un ymatebwr oedd yn teimlo y dylid sefydlu cynllun iawndal i ddigolledu'r rhai a oedd eisoes wedi buddsoddi mewn platiau.
- O'r ymatebwyr a fynegodd farn, roedd 62% yn credu bod y gofynion o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010 mewn perthynas â Chymru yn ddigonol, ond roedd 21% yn credu y byddai angen cyflwyno gofynion newydd drwy gyfrwng deddfwriaeth i'w gwneud yn haws defnyddio tacsis a cherbydau hurio preifat.
- O'r ymatebwyr a fynegodd farn, roedd 60% yn cytuno y dylid adolygu unrhyw benderfyniad cyn y byddai angen cyflwyno apêl gerbron y llysoedd, ond roedd 40% yn anghytuno.

CYFLWYNIAD

Ym mis Mai 2014, cyhoeddodd Comisiwn y Gyfraith ar gyfer Cymru a Lloegr ei gynigion ar gyfer diwygio'r fframwaith deddfwriaeth sy'n llywodraethu trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru a Lloegr. Datblygodd y Comisiwn y cynigion fel rhan o'i unfed raglen ar ddeg yn ymwneud â diwygio'r gyfraith, a chomisiynwyd y gwaith gan yr Adran Drafnidiaeth, sef yr adran yn Llywodraeth y DU sydd â chyfrifoldeb dros drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat.

Y cylch gorchwyl oedd adolygu'r gyfraith yn ymwneud â rheoleiddio tacsis a cherbydau hurio preifat er mwyn ei moderneiddio a'i symleiddio, gan roi'r sylw priodol i fanteision posibl dadreoleddio o ran lleihau'r baich ar fusnesau a chynyddu effeithlonrwydd economaidd.

Ym mis Mai 2012, cyhoeddodd Comisiwn y Gyfraith bapur yn cyflwyno'i gynigion drafft, a oedd yn destun ymgynghoriad cyhoeddus rhwng mis Mai a mis Hydref 2012. Daeth dros 3000 o ymatebion ysgrifenedig i law, gan gynnwys mwy na 800 o ymatebion i arolwg a gynhaliwyd gan y cylchgrawn Private Hire and Taxi Monthly.

Wrth ddatblygu'r cynigion terfynol, cynhaliodd Comisiwn y Gyfraith ymweliadau safle amrywiol hefyd, gan gynnwys swyddfeydd tacsis mawr a phencadlysoedd gweithredwyr hurio preifat, gan deithio gyda'r masnachwyr tacsis a cherbydau hurio preifat y tu mewn a'r tu allan i Lundain, ac arsylwi safleoedd tacsis a lleoliadau adloniant lle mae gorfodi'n broblem hanesyddol.

Fel rhan o'r setliad datganoledig newydd ar gyfer Cymru a gaiff ei gyflwyno drwy Ddeddf Cymru 2017, bydd trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yn fater a fydd o fewn cymhwysedd deddfwriaethol Cynulliad Cenedlaethol Cymru. Roedd Llywodraeth Cymru yn awyddus i ystyried rhai o gynigion Comisiwn y Gyfraith ar gyfer diwygio trefniadau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru cyn i'r setliad datganoli newydd gael ei roi ar waith.

Mae copi llawn o gynigion terfynol Comisiwn y Gyfraith wedi ei ailgyhoeddi ac mae i'w weld yn: <https://ymgyngoriadau.llyw.cymru/> fel rhan o'r ymgynghoriad hwn. I grynhoi, roedd Comisiwn y Gyfraith wedi cynnig un fframwaith cyfreithiol newydd a fyddai'n cadw'r system ddwy haen bresennol, gan wahaniaethu rhwng tacsis a cherbydau hurio preifat. O ganlyniad, dim ond tacsis y gellid eu galw o ymyl y ffordd ac a allai godi teithwyr o safleoedd tacsis.

Dyma rai o gynigion eraill Comisiwn y Gyfraith:

Cyflwyno safonau cenedlaethol ar gyfer yr holl dacsis a'r cerbydau hurio preifat, gan roi'r pŵer i awdurdodau trwyddedu lleol osod amodau ychwanegol pan fo hynny'n briodol;

Byddai awdurdodau trwyddedu lleol yn parhau i fod yn gyfrifol am gyflwyno trwyddedau ac am drefniadau gorfodi yn achos tacsis a cherbydau hurio preifat;

Ei gwneud yn haws i ddarparwyr gwasanaethau hurio preifat weithio ar draws ffiniau awdurdodau lleol a rhoi pwerau gorfodi newydd i swyddogion trwyddedu i ymdrin â cherbydau a gyrwyr sydd wedi'u trwyddedu mewn gwahanol ardaloedd. Cynigir cosbau llymach hefyd ar gyfer towtio (cymryd camau amlwg i chwilio am gwsmeriaid), gan gynnwys atafaelu cerbydau;

Cynnwys phediciabiau a cherbydau gwahanol, gan gynnwys limwsîns hir o fewn cwmpas rheoliadau tacsis a cherbydau hurio preifat, ond gan barhau i eithrio ceir priodas ac angladd;

Parhau i ganiatáu i'r awdurdodau trwyddedu lleol gyfyngu ar nifer y tacsis sy'n gweithio yn eu hardaloedd trwyddedu.

Roedd cyflwyno hyfforddiant gorfodol ar ymwybyddiaeth o anabledd i bob gyrrwr tacsis a cherbyd hurio preifat yn rhan o'r pecyn o fesurau a gynigiwyd er mwyn sicrhau bod y gwasanaethau'n fwy hygyrch i bobl anabl. Argymhellodd Comisiwn y Gyfraith y dylai awdurdodau trwyddedu lleol fod â'r pŵer i osod dyletswydd ar dacsis i stopio pan gânt eu galw o ymyl y ffordd, er mwyn ceisio mynd i'r afael â'r broblem sy'n codi pan fydd rhai gyrwyr yn gyrru heibio i bobl anabl. Roedd cynigion Comisiwn y Gyfraith yn argymhell hefyd y dylai fod yn ofynnol i awdurdodau trwyddedu lleol adolygu anghenion hygyrchedd yn eu hardal bob tair blynedd, ac ystyried materion hygyrchedd wrth osod safleoedd tacsis.

Yn ogystal â hyn, er mwyn helpu i fynd i'r afael â phrinder cerbydau hygyrch, argymhellwyd y dylai fod gan yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth y pŵer i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr mawr (neu anfonwyr, fel y byddent yn cael eu galw o dan y diwygiadau arfaethedig) fod â nifer benodol o gerbydau hygyrch.

YR YMGYNGHORIAD

Wrth lansio'r ymgynghoriad, dywedodd Llywodraeth Cymru ei bod o'r farn y bydd y rhan fwyaf o argymhellion Comisiwn y Gyfraith, os cânt eu cyflwyno, yn symleiddio ac yn rhoi darlun cliriach o'r ddeddfwriaeth sy'n llywodraethu trefniadau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. Ar sail hynny, roedd Llywodraeth Cymru yn cytuno â'r rhan fwyaf o'r cynigion ynghylch rheoleiddio tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru.

Roedd Llywodraeth Cymru, fodd bynnag, o'r farn bod angen trafod rhai argymhellion ymhellach. Diben yr ymgynghoriad hwn felly oedd ceisio barn ar rai o'r argymhellion penodol a nodwyd yn y ddogfen ymgynghori ac i ddechrau trafodaeth â'r awdurdodau trwyddedu lleol, gyrwyr, gweithredwyr, grwpiau teithwyr a rhanddeiliaid eraill ynglŷn â'r modd y gellid gwella trefniadau trwyddedu tacsis a cherbydau preifat yng Nghymru.

Ar ddechrau'r ymgynghoriad cyhoeddus, cysylltwyd â dros 300 o randdeiliaid, gan gynnwys cynrychiolwyr awdurdodau trwyddedu lleol Cymru, gyrwyr a gweithredwyr tacsis a cherbydau hurio preifat, gweithredwyr bysiau a choetsys gan gynnwys y rheini yn y sector cludiant cymunedol, cynllunwyr trafniadaeth a sefydliadau rheoleiddio gan gynnwys yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd.

Yn ogystal â threfnu ymweliadau â gweithredwyr cerbydau hurio preifat yng Nghymru yn ystod yr ymgynghoriad, roedd swyddogion yn bresennol yng nghyfarfodydd y grŵp arbenigol ar drwyddedu yng Nghymru ac mewn dau fforwm gyrwyr, y naill yn y De a'r llall yn y Gogledd, i glywed gan dros 70 o yrwyr a gweithredwyr yn uniongyrchol am y problemau sy'n eu hwynebu o dan y fframwaith trwyddedu presennol. Yn ystod yr ymgynghoriad, clywsom gan UBER, y gweithredwr cerbydau hurio preifat rhyngwladol, undebau llafur sy'n cynrychioli gyrwyr proffesiynol a'r Awdurdod Trafnidiaeth Cenedlaethol sy'n gyfrifol am drwyddedu tacsis yng Ngweriniaeth Iwerddon.

Yn ystod y cyfnod ymgynghori, daeth 41 o ymatebion ffurfiol i law. Nod yr adroddiad cryno hwn ar ganlyniadau'r ymgynghoriad yw crynhoi'r ymatebion hyn, a barn a safbwyntiau'r ymatebwyr a nodir, nid barn a safbwyntiau Llywodraeth Cymru. Ar sail yr adborth a gafwyd, byddwn yn paratoi cynigion manwl i ddiwygio'r trefniadau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru, a chaiff y rhain eu cyhoeddi i ymgynghori ymhellach arnynt yng ngwanwyn 2018.

YR ADBORTH

Yn ein hymgyngoriad, gofynnwyd a ddylid cadw'r system dwy haen yng Nghymru ynteu a ddylid datblygu model un haen ar gyfer y sector tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru?

O'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 45% eu bod yn cytuno ag argymhellion Comisiwn y Gyfraith ac y dylid parhau i wahaniaethu rhwng tacsis a cherbydau hurio preifat. Roedd tua 39% o ymatebwyr, awdurdodau cyhoeddus yn bennaf, o blaid dileu'r gwahaniaeth a chreu un fframwaith, a gallai 16% weld manteision ac anfanteision yn y ddau fframwaith.

Wrth ddadlau o blaid cadw'r system dwy haen, dywedodd un gweithredwr yn ne-ddwyrain Cymru:

“At present, the same qualifications are wanted for both Hackney and Private Hire Vehicle Drivers. By keeping the two tier system, changes can be made so less onerous requirements are made for private hire drivers, eg route knowledge”

Yn ôl un gweithredwr cerbydau hurio preifat:

“It is desirable that the differential between the two types licensing status remain. This would assist in preventing any potential ‘misunderstanding’ by drivers on their distinct roles and responsibilities and reduce potential confusion for the public. Maintaining the different types of driver licence also increases access and choice to the market for drivers. It is not everyone’s

preferred option to be a taxi driver and having to face the time consuming challenge of a ‘taxi knowledge test’ would be a significant deterrent to most would-be drivers and create a significant backlog in accessing a licence”

Dadl rhai awdurdodau trwyddedu a ymatebodd i'r ymgynghoriad oedd y byddai creu un fframwaith trwyddedu'n cael gwared ar y drefn ddiangen o wahaniaethu rhwng cerbydau hacnai a cherbydau hurio preifat; gwahaniaeth nad oedd rhyw lawer yn ei ddeall. Awgrymodd y Sefydliad Trwyddedu sut y gallai un fframwaith weithio'n ymarferol:

“The Institute of Licensing made a two fold response to the Law Commission Consultation. The first via it’s Taxi Consultation Panel (the group responsible for the national survey in 2010) favoured a simplified single tier system and set out how that might work as follows:

Vehicles

- a) All vehicles to be taxis able to stand and ply for hire within the district or zone in which they are licensed and be pre-booked for journeys anywhere;*
- b) All vehicles must be driven by a driver licensed by the same authority that licensed the vehicle;*
- c) The minimum standards to enable a vehicle to be licensed would be that the vehicle is safe and suitable for use as a taxi;*
- d) National minimum standards must take into account the environmental impact,*
- e) The national minimum safety and suitability standards would set out factors such as testing levels (which we consider should be above MOT level) and frequency (more than annual*

and could be based on mileage and vehicle age), seating capacity (minimum seat sizes per passenger), and

- f) minimum identification requirements.*
- g) Local authorities would have the ability to set higher suitability standards than the national minimum suitability standards through a statement of licensing policy for taxis. This would enable them to set out what they consider to be a 'suitable vehicle' for taxi work. A saloon car and a purpose built taxi may both meet the vehicle safety standards, but a licensing authority might, within the discretion the Law Commission provisionally proposes to give them, opt to restrict the licensing of taxis to purpose built taxis, whether for reasons of civic pride, wheelchair accessibility or driver safety. Local authorities would be able to apply conditions to individual vehicle licences.*
- h) Wheelchair accessible vehicles would be able to use all ranks within the district / zone in which they are licensed. Local authorities would be able to introduce a permit system for using specified ranks by non wheelchair accessible vehicles.*
- i) Local authorities could set fares. All rank hiring and hailing would be at no more than the metered rate. All pre-booked hiring would be subject to negotiation with no consideration of the metered rate.*
- j) All journeys (whether pre-booked or otherwise) should be recorded. Receipts should be given to all passengers.*
- k) No ability for the licensing authority to limit the number of licensed vehicles.*

Drivers

- a) A national minimum standard for drivers.*

- b) Drivers licensed by local authorities to work in that local authority area.*
- c) Local authority able to apply driver standards above the national minimum (e.g. knowledge tests).*

Operators

- a) Any person taking bookings for more than 1 vehicle must be licensed as an operator.*
- b) Minimum requirements for information recorded by licensed operators.*
- c) All operators and staff working for licensed operators must meet minimum standards.”*

Yn ein hymgyngoriad, gofynnwyd a ddylai'r trefniadau yng Nghymru ei gwneud yn ofynnol i yrwyr tacsis gadw cofnod manwl o bob taith mewn tacsî, a ddylent gofnodi dim ond teithiau a drefnwyd ymlaen llaw neu a ddechreuodd yn ardal drwyddedu'r tacsî, neu a ddylai'r trefniadau beidio â'i gwneud yn ofynnol i yrwyr tacsis gadw cofnod:

O'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 60% y dylid cofnodi pob taith, a dywedodd 26% y dylid cofnodi dim ond teithiau a drefnwyd ymlaen llaw neu deithiau'r tu allan i'r ardal drwyddedu. Dywedodd un ymatebydd na ddylai gyrrwyr tacsî orfod cofnodi unrhyw daith.

Roedd nifer o ymatebwyr a oedd o blaid cofnodi pob taith gan deithwyr mewn tacsî neu gerbyd hurio preifat yn cydnabod y byddai rhai anawsterau gweithredol yn codi pe bai'n rhaid i yrwyr tacsî gofnodi teithiau. Dywedodd un awdurdod trwyddedu:

“The Council believe that ideally records should be kept for every journey undertaken, however, there are obvious practical

difficulties with taking this approach. Attempting to obtain a passengers name and address at the end of an evening not only would be difficult (refusals, false names etc.), but could put the driver in a confrontational situation.

The purpose of record keeping is primarily for safeguarding reasons. The retention of records would provide evidence of where a vehicle has been and who has been conveyed, assisting enormously with enforcement. But these records would be easily manipulated and as such wouldn't have much worth. A better option would be to use technology to better the safeguarding processes. The use of CCTV, trackers and GPS systems would not only provide a more robust system for record keeping, but would also not place an administrative burden on taxi drivers.

Without a technological answer, the only real option would be to require records to be kept for pre-booked work only”.

Yn ein hymgyngoriad, gofynnwyd a ddylai'r trefniadau ar gyfer trwyddedu tacsis yng Nghymru ei gwneud yn ofynnol i unrhyw unigolion sy'n ymdrin â gwybodaeth bersonol fod wedi'i drwyddedu ai peidio?

O'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 90% y dylai pawb sy'n trin gwybodaeth bersonol fod â thrwydded, ond roedd 10% o'r farn nad oedd angen i bawb fod â thrwydded, er enghraifft, pobl a oedd yn trefnu teithiau dros y ffôn. Fodd bynnag, o'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 73% y dylai person sy'n trefnu teithiau mewn cerbyd hurio preifat fod â thrwydded, ond roedd 20% yn anghytuno.

Roedd un gweithredwr cerbydau hurio preifat yng ngorllewin Cymru am wybod a fyddai'r gofyniad hwn, pe bai'n cael ei gyflwyno, yn golygu y byddai angen trwydded o'r fath yn ogystal â thrwydded i yrru tacsï neu gerbyd hurio preifat, gan nodi bod nifer o weithredwyr llai yn trefnu'r teithiau ac yn gyrru'r cerbyd.

Dywedodd un gweithredwr cenedlaethol:

“The main responsibility should remain with the licensed operator, as it does now. The important point for the licensing structure is that the information is correctly handled and managed within the principles of the Data Protection Act and again we feel that should be the responsibility of the Information Commissioner. Perhaps one way to give a high level assurance would be a condition upon an operating licence that ISO 27001 (information security management) is required”.

“The control and integrity of personal information should apply equally across the whole of licensing framework. Hackney carriage only companies (often described as ‘radio circuits’ or ‘taxi associations’) currently do not have to be licensed which means there is no legislative control over them. This is despite the same operating practices being undertaken in accepting and dispatching private hire bookings. By drawing Taxi companies into the licensing framework it creates the ability for a Local Licensing Authority to have enforcement powers over Taxi Associations and access to information to investigate complaints and allegations of illegal activity”.

Ym marn un elusen genedlaethol sy'n ymgyrchu i leihau'r perygl o drais ac ymddygiad ymosodol yn y gymdeithas:

“any other (than a driver) person with access to personal information about taxi passengers should be licensed and subject to the same safety checks and licensing requirements as drivers. This is due to personal information including credit/bank card details, names and addresses being handled and open to misuse”.

Yn ôl un gyrrwr yn ne-ddwyrain Cymru, nid oedd angen i'r rhai sy'n trin gwybodaeth bersonol fod â thrwydded, a hynny oherwydd:

“No personal information is needed to take a booking”.

Yn ein hymgyngoriad, gofynnwyd a ddylid parhau i gynnal y prawf “person addas a phriodol” wrth ystyried ceisiadau am drwydded yng Nghymru?

O’r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 93% y dylid cadw’r prawf person “addas a phriodol” a dywedodd y gweddill y dylid cadw’r prawf ar yr amod y byddai’r meini prawf ar gyfer asesu a yw person yn “addas a phriodol” yn cael ei ddiffinio’n glir.

Roedd pryder hefyd nad oedd cysondeb yn y modd roedd awdurdodau trwyddedu Cymru yn defnyddio’r prawf presennol ac, weithiau, nid oedd yn cael ei ddefnyddio o gwbl. Awgrymodd un ymatebydd y byddai “diogel ac addas” yn derm gwell.

Yn ein hymgyngoriad, gofynnwyd a oedd yr ymatebwyr yn cytuno y dylai fod gan awdurdodau lleol y disgresiwn, o fewn cyfyngiadau penodol, i osod amodau ar ddeiliaid trwyddedau unigol i fodloni gofynion a safonau lleol ychwanegol pan fo rheswm dros wneud hynny?

O’r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 74% eu bod yn cytuno y dylai awdurdodau trwyddedu lleol gadw’r pŵer i osod amodau trwyddedu ychwanegol, ond roedd 23% yn anghytuno.

Cytunodd y rhan fwyaf o awdurdodau lleol y dylai awdurdodau trwyddedu lleol gadw’r pŵer i osod amodau trwyddedu ychwanegol pan fo hynny’n briodol yn eu hardal. Dywedodd un awdurdod trwyddedu lleol:

“The Council believes that Local Authorities should be able to impose additional conditions. Drivers who have certain medical conditions for example may require additional conditions to ensure that they remain safe to drive. Another example would be disciplinary requirements, where the Local Authority as a result of a complaint / conviction, may wish to attach a condition to a driver’s licence for them to attend a specific local course”.

Roedd Iechyd Cyhoeddus Cymru hefyd yn cytuno y dylai awdurdodau lleol fedru gosod amodau ychwanegol ar ddarparwyr tacsis a cherbydau hurio preifat er mwyn mynd i'r afael â llygredd aer.

“Public Health Wales would support local conditions or policies that encourage the taxi fleet towards the uptake of low or zero emission vehicles and that discourage unnecessary engine idling, in order to improve air quality and protect public health. This is particularly so for areas declared, or at risk of becoming, an Air Quality Management Area or where taxi fleet emissions are identified e.g. via source apportionment data, as contributing to reductions in air quality”.

Roedd un gweithredwr cerbydau hurio preifat cenedlaethol hefyd yn pryderu y gallai problemau godi pe bai'n rhaid dibynnu ar safonau cenedlaethol heb ganiatáu unrhyw ddisgresiwn lleol i ychwanegu amodau trwyddeda er mwyn diwallu anghenion lleol.

“We think it is difficult to set a definite set of rules for every part of the country and it would be reasonable for local licensing authorities to be able to further define some aspects of local work that is proportionate and justified. It would be really beneficial if the majority licensing rules were a national statutory standard and with the same forms and application procedures throughout the country to create a consistent approach to the licensing pathway”.

Nid oedd rhai o'r ymatebwyr yn cytuno y dylai awdurdodau lleol fedru ychwanegu amodau lleol ychwanegol at drwyddedau. Yn ôl un awdurdod lleol:

“We feel that the imposition of local conditions on individual licences could cause an element of unfairness as different local authorities (LA's) issue different licenses whereas our standard umbrella licence conditions have been ratified and adopted by democratically elected Members following consultation,

discussion and debate. It is felt that an equal playing field should be encouraged and the imposition of conditions on individual licenses could be problematic for enforcement and may give rise to a Judicial Review. If an individual licence is not compliant with the conditions that are already in place, then that licence should be reviewed for suspension or revocation”.

Yn ein hymgyngoriad, gofynnwyd ai Gweinidogion Cymru ddylai bennu'r ffioedd ar gyfer trwyddedu cerbydau hurio preifat ac ai'r awdurdodau trwyddedu lleol ddylai bennu'r ffioedd ar gyfer tacsis a hynny ar gyfradd nad yw'n llai na'r ffioedd a bennir ar gyfer cerbydau hurio preifat – fel yr argymhellir gan Gomisiwn y Gyfraith; ynteu a ddylid ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau trwyddedu lleol bennu'r holl ffioedd yn eu hardaloedd, gan gyflawni eu swyddogaethau drwy roi'r sylw priodol i ganllawiau Gweinidogion Cymru?

O'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 11% mai Gweinidogion Cymru ddylai bennu ffioedd ar gyfer trwyddedu cerbydau hurio preifat ac mai awdurdodau lleol ddylai bennu ffioedd tacsis, er bod dau ymatebydd (8%) yn credu mai Llywodraeth Cymru ddylai bennu'r holl ffioedd. Roedd 81% o'r ymatebwyr yn credu mai awdurdodau trwyddedu lleol ddylai bennu'r holl ffioedd.

Yn gyffredinol, roedd awdurdodau trwyddedu lleol o'r farn bod awdurdodau lleol yn gyfarwydd â phennu ffioedd yn lleol, ac yn ymwybodol o'u costau lleol. Roeddent yn credu y dylai ffioedd gael eu pennu ar lefel sy'n caniatáu i'r awdurdodau lleol adennill gwir gost y gwasanaeth y maent yn ei ddarparu. Dywedodd un awdurdod lleol:

“The fee setting power included in any new legislation, should allow the local authority to recover all costs associated with administration and enforcement of the regime. The Council would welcome that the fees could also be generated to provide services that have a direct impact on the taxi trade and protection of the travelling public, such as the employment of taxi marshals,

providing electric charging points the upkeep of signage and road markings at ranks. Furthermore, if a one tier system is created, that authorities can provide appropriate waiting / rank areas for vehicles so as to prevent illegal ranking and parking. Nationally set fee levels present another set of concerns as can be found in respect of the Licensing Act 2003 where nationally set fees have not been reviewed by central government since November 2005 (almost 12 years), they do not reflect actual costs to local authorities or individual circumstances”.

Dyweddod un gyrrwr a oedd yn credu mai Llywodraeth Cymru ddylai bennu'r holl ffioedd ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat:

“I believe that the licence fees for both private hire and taxis should be set by the Wales Government, in consultation with all stakeholders. This introduce some consistency throughout the country and help avoid the practise of drivers becoming licenced in areas they have little or no intention of working in”.

Yn ein hymgyngoriad, gofynnwyd a ddylai fod yn ofynnol i awdurdodau trwyddedu lleol gyhoeddi gwybodaeth am ddata am yrwyr, cerbydau a gweithredwr fel y pennir gan Weinidogion Cymru, yn unol ag argymhelliad Comisiwn y Gyfraith, neu a ddylai fod yn ofynnol i awdurdodau trwyddedu lleol rannu gwybodaeth am unrhyw gamau gorfodi sydd wedi'u cymryd ac sydd wedi arwain at gael gwared ar drwydded, neu ei gwahardd dros dro, a'i bod yn ofynnol i awdurdodau trwyddedu edrych ar yr wybodaeth hon cyn caniatáu cais am drwydded.

O'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 13% y dylid cyhoeddi gwybodaeth am yrwyr, cerbydau a gweithredwyr. Roedd 13% arall yn credu y dylid cyhoeddi'r wybodaeth ond y dylai fod yn haws i awdurdodau trwyddedu lleol rannu gwybodaeth am unrhyw gamau gorfodi a gymerwyd. Roedd 66% o'r ymatebwyr yn awgrymu y dylid rhoi trefniadau ar waith i ganiatáu i awdurdodau trwyddedu rannu gwybodaeth er mwyn hybu trefniadau gorfodi gwell ond nid oeddent yn credu y dylai'r wybodaeth fod ar gael i'r cyhoedd ei gweld.

Dyweddod un ymatebydd a oedd yn credu y dylai awdurdodau trwyddedu gyhoeddi gwybodaeth:

“Publication of data is important and would be supported. A national database of revocations and refusals is currently being developed and will significantly assist licensing authorities - they should be required to consult this database or share information as well as meeting the minimum data publication requirements”

Roedd mwyafrif yr ymatebwyr, fodd bynnag yn awgrymu nad oedd unrhyw fantais ynghlwm wrth gyhoeddi gwybodaeth yn ymwneud â thrwyddedu fel ei bod ar gael i'r cyhoedd ei gweld, ond roedd angen gwella trefniadau i awdurdodau trwyddedu lleol rannu gwybodaeth. Yn ôl un undeb llafur sy'n cynrychioli gyrwyr proffesiynol:

“We agree with the Law Commission’s recommendation, that driver’s data should be shared with relevant licencing/Law enforcement bodies, but this data should not be open to the General Public. A National data base of both drivers and operators would assist with public safety, and licencing bodies when determining whether or not to issue or re-issue a licence”.

Yn ein hymgyngoriad, gofynnwyd a ddylai Gweinidogion Cymru fod â'r pŵer i gyflwyno cynllun sy'n caniatáu i ddeiliaid trwydded werthu eu trwydded i ddeiliaid trwydded eraill neu i ddarpar ddeiliaid trwydded; neu a ddylid ei gwneud yn ofynnol iddynt anfon eu trwyddedau'n ôl i'r awdurdod trwyddedu lleol er mwyn ei ailgyflwyno a chaniatáu i gynllun iawndal gael ei sefydlu i ddigolledu deiliaid trwydded yng Nghymru sydd eisoes wedi gwario ar blatiau.

O'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 90% na ddylid caniatáu i ddeiliaid trwydded drosglwyddo platiau ac roedd y rhan fwyaf o'r awdurdodau trwyddedu lleol yn cytuno, gan nodi bod trefniadau ar waith i wneud hynny. Dim ond un ymatebwr oedd yn teimlo y dylid sefydlu cynllun iawndal i ddigolledu'r rhai a oedd eisoes wedi buddsoddi mewn platiau.

Roedd yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd (CMA) yn croesawu dymuniad Llywodraeth Cymru i gael gwared ar yr elfennau hynny a allai rwystro pobl rhag ymuno â'r diwydiant. Fodd bynnag, roedd yn dadlau nad gallu deiliaid trwydded tacsî i brynu a gwerthu eu trwyddedau sy'n atal eraill rhag ymuno â'r diwydiant, ond y cyfyngiadau ar nifer y trwyddedau sydd ar gael yn y lle cyntaf. Roedd y CMA yn dadlau bod y cyfyngiad ar nifer y tacsîs sy'n gallu gweithredu mewn ardal yn atal eraill rhag ymuno â'r diwydiant, a bod hynny, felly, yn lleihau cystadleuaeth ac yn niweidiol i gwsmeriaid. O ganlyniad, roedd amseroedd aros yn cynyddu, roedd prisiau'n llai tebygol o ostwng a gwasanaethau'n llai tebygol o wella, ac roedd pobl yn fwy tebygol o ddefnyddio tacsîs anghyfreithlon. Gan hynny, os oes cyfyngiadau ar nifer y tacsîs, byddai'n fanteisiol i gwsmeriaid pe bai hynny'n cael ei ddileu.

Os caiff y cyfyngiadau hyn eu dileu, fodd bynnag, mae'r CMA yn credu ei bod yn bwysig addasu'r cap ar ffioedd os oes angen sicrhau mantais i'r cwsmer ac osgoi creu aneffeithlonrwydd yn y diwydiant tacsîs.

Ym marn y CMA, fodd bynnag, roedd Comisiwn y Gyfraith yn anghywir pan ddywedodd fod yr arfer o drosglwyddo platiau'n rhwystro eraill rhag ymuno â'r diwydiant. Roedd yn credu bod y pris a gaiff ei dalu am drwyddedau'n dangos sut y mae cyfyngu ar nifer y tacsîs yn rhwystro pobl rhag ymuno â'r diwydiant.

“Assuming it is competitive (which seems likely), economic theory would suggest that the market for plates itself will not have any negative impact on the number of taxis on the road. Indeed, the market is likely to result in the individual or firm who will use the licence most efficiently (for instance, for most hours per week) obtaining the licence as they are likely to make the highest bid for it. Any sort of restriction on the market for plates does nothing to tackle the barrier to entry caused by quantity restrictions, and indeed is likely to result in reduced availability of taxis on the roads”

Yn ein hymgyngoriad, gofynnwyd a ellid bodloni gofynion cydraddoldeb Comisiwn y Gyfraith o dan y gofynion a orfodir gan ddyletswydd cydraddoldeb cyffredinol y sector cyhoeddus (a149) a Rheoliadau Deddf Cydraddoldeb 2010 (Dyletswyddau Statudol) (Cymru) 2011?

O'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 62% eu bod yn credu bod y gofynion o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010 mewn perthynas â Chymru yn ddigonol, ond roedd 21% yn credu y byddai angen cyflwyno gofynion newydd drwy gyfrwng deddfwriaeth i'w gwneud yn haws defnyddio tacsis a cherbydau hurio preifat. Dywedodd un elusen flaenllaw sy'n cynrychioli pobl hŷn yng Nghymru:

“We are supportive of the Law Commission’s recommendations regarding how local licensing authorities should exercise their functions to enable better performance of the duties set out in the Equality Act 2010, including: regular accessibility reviews; the review of taxi rank design to ensure compliance with the Equality Act 2010; and the provision of appropriate information in alternative formats. We believe that the Equality Act 2010 must be effectively used by the Welsh Government and all public authorities in Wales, and must be robustly enforced by the Equality and Human Rights Commission. We deem that taxi and private hire services in Wales should be assessed against passenger experience to ensure their compliance with the Equality Act 2010. We would also suggest the inclusion of dementia awareness training in appropriate taxi/PHV staff training programmes”.

Yn ein hymgyngoriad, gofynnwyd a ddylai fod yn ofynnol, ar ôl gwrthod trwydded, ei hatal dros dro neu ei dirymu, i'r ymgeisydd neu'r deiliad trwydded dan sylw ganiatáu i unigolyn, nad oedd ynghlwm wrth y penderfyniad gwreiddiol, adolygu'r penderfyniad, a hynny o fewn amserlen resymol, cyn y gellir cyflwyno apêl i'r llys ynadon?

O'r ymatebwyr a fynegodd farn, dywedodd 60% y dylid adolygu unrhyw benderfyniad cyn cyflwyno apêl gerbron y llysoedd, ond roedd 40% yn anghytuno. Yn ôl un gweithredwr cerbydau hurio preifat:

“Licence holders should be given a choice to ask for reconsideration or proceed to magistrates’ court. If the driver requests a reconsideration, this should be done within well-defined and respected timeframes. National standards should include very clear guidance for refusals, suspensions, or revocations of licences”.

Nid oedd awdurdodau trwyddedu yng Nghymru o blaid cyflwyno proses a fyddai'n caniatáu i benderfyniad yr awdurdod trwyddedu gael ei adolygu. Byddai'n well ganddynt ddibynnu ar y system bresennol sy'n caniatáu i bobl gyflwyno apêl gerbron y Llys Ynadon neu Lys y Goron. Dywedodd un awdurdod trwyddedu:

“Introducing a review of a licensing authority decision delays the effect of the decision and could be detrimental to public safety as in the majority of cases the licence remains valid until such time as an appeal is determined. The only advantage may be that there would be a reduction in the number of cases brought before the Magistrates. Licensing committees or officers making decisions should have good documented procedures in place to ensure fair hearings and that the reasons for the decision are fully documented.”

MATERION ERAILL A GODWYD YN YSTOD YR YMGYNGHORIAD

Wrth edrych o'r newydd ar yr argymhellion a gyhoeddodd Comisiwn y Gyfraith ar gyfer Cymru a Lloegr ym mis Mai 2014 i ddiwygio trefniadau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat, gofynnwyd un ar ddeg o gwestiynau penodol i randdeiliaid am y modd y gellid rhoi'r argymhellion ar waith yng Nghymru. Anogwyd rhanddeiliaid hefyd i gyflwyno

sylwadau ychwanegol yn ymwneud â thrwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru.

Gwasanaethau i bobl anabl

Roedd grwpiau'n cynrychioli pobl anabl yn pryderu am y ffaith bod gwasanaethau tacsis a cherbydau hurio preifat yn parhau i wahaniaethu yn erbyn pobl anabl. Roedd y grwpiau'n honni bod prinder tacsis a cherbydau hurio preifat hygyrch yn aml yn golygu bod yn rhaid i bobl anabl aros yn hir am wasanaeth a'u bod yn aml yn talu'n ddrud amdano. At hyn, roedd pobl anabl, meddent, yn cael eu hanwybyddu'n gyson wrth iddynt geisio galw am dacsï neu roedd gyrwyr yn gwrthod eu cludo. Yn ôl un grŵp:

“We have received reports of individuals with assistance dogs being refused access to taxis. Deaf people have reported the lack of deaf awareness and willingness of some drivers to communicate more clearly as causing anxiety and also resulting in individuals being taken on much longer routes than necessary, incurring higher costs”

Dyweddodd un elusen flaenllaw fod un arolwg wedi dangos nad oedd gyrwyr yn aml yn ymwybodol o'u rhwymedigaethau cyfreithiol a'r effaith a gânt pan fyddant yn gwrthod cludo perchnogion cŵn cymorth. Cyfeiriodd Comisiwn y Gyfraith at y broblem hon hefyd, gan ddweud “many of the problems experienced by disabled people stemmed from lack of awareness and poor attitude”. Gwelodd y Comisiwn dystiolaeth hefyd yn dangos nad yw gyrwyr bob amser yn gwybod sut mae'r ramp yn eu cerbydau'n gweithio ac nad ydynt bob amser yn cymryd y camau priodol i ddiogelu cadeiriau olwyn. Meddai'r elusen:

“To help reduce the number of access refusals, it is important that drivers know their legal obligations and how to offer assistance to their customers with vision impairments, including those travelling with a guide dog. This can best be achieved with disability equality training. Disability equality training focuses on the

concept of people being disabled by society's barriers and attitudes. It highlights the role an organisation and individuals play in the removal of those barriers, while also including awareness elements such as customer care, etiquette and appropriate communication".

Yn dilyn trafodaethau â grwpiau cydraddoldeb, fodd bynnag, nodwyd bod llawer o'r profiadau da a gafodd pobl anabl wrth iddynt ddefnyddio tacsis neu gerbydau hurio preifat yn deillio o hyfforddiant cydraddoldeb a roddwyd i yrwyr. Mae cynghorau sydd wedi cyflwyno hyfforddiant o'r fath yn dweud bod y canlyniadau'n dda iawn; roedd llai o yrwyr yn gwrthod cludo pobl anabl ac roedd gan yrwyr fwy o hyder i gynorthwyo teithwyr ag anabledau.

Gweithio'r tu allan i'r ardal drwyddedu

Un o brif bryderon gyrwyr a gweithredwyr cerbydau hurio preifat yn ystod yr ymgynghoriad oedd y ffaith bod gormod o gerbydau'n gweithredu mewn ardal e.e. roedd nifer o'r cerbydau syn gweithredu yn ardal Caerdydd wedi'u trwyddedu mewn awdurdodau cyfagos. Clywsom am enghreifftiau o gerbydau a drwyddedwyd yn Lloegr, gan gynnwys Llundain, yn gweithredu yng Nghaerdydd a'r cyffiniau. Dywedodd undeb llafur sy'n cynrychioli buddiannau gyrwyr proffesiynol:

"we believe that stronger measures need to be put in place to halt the practice of "cross border working", which sees drivers that have a licence from one authority, working in a different authority, in breach of their intended use declaration. This has an impact on drivers' earnings and raises serious public safety concerns, particularly in relation to the possibility of this practice invalidating drivers insurance"

Safonau cenedlaethol

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr o blaid cynigion Comisiwn y Gyfraith i gyflwyno safonau cenedlaethol i greu mwy o gysondeb rhwng awdurdodau trwyddedu lleol. Er enghraifft, dywedodd awdurdod trwyddedu Caerdydd wrthym fod yn rhaid i bob gyrrwr sy'n gwneud cais am drwydded gan yr awdurdod fod â chymhwyster gofal cwsmeriaid, sy'n cynnwys prawf gwybodaeth leol, p'un ai cais i yrru cerbyd hacnai ynteu gerbyd hurio preifat ydyw. Mae'n nodi nad yw awdurdodau cyfagos yn gosod yr amod hwn a hynny sydd wedi arwain at y broblem uchod yn ymwneud â gyrwyr sy'n gweithio'r tu allan i'w hardal drwyddedu. Gan ategu'r gefnogaeth hon i gyflwyno safonau cenedlaethol er mwyn datrys problemau trwyddedu, dywedodd un ymatebydd:

“We believe that Welsh Government should set the national standards for vehicles. The problem is at the moment each authority can make up their own standards which are not already mentioned in legislation, especially for vehicles. We would suggest the powers for setting consistent standards, rest with the Cabinet Secretary/Minister, and not the Local Authorities. This will provide consistency across the country and avoids the practice that you can be in neighbouring authorities but see totally different standards for vehicles in place”

Roedd rhai gyrwyr proffesiynol hefyd o blaid cyflwyno safonau cenedlaethol i ymdrin â phryderon eraill yn y sector yn ymwneud â phrinder lle yn y safleoedd tacsis i yrwyr cerbydau hacnai, a phrinder lleoedd diogel yng nghanol trefi a dinasoedd i yrwyr cerbydau hurio preifat godi a gollwng teithwyr. Weithiau, ni chaniateir i gerbydau hurio preifat olwg teithwyr mewn safleoedd bysiau ac, er eu bod yn cael codi a gollwng teithwyr mewn lleoedd parcio cyfyngedig a lleoedd aros, dywedodd gyrwyr wrthym eu bod yn aml yn cael eu dirwyo a'u cosbi am wneud hynny. Dywedodd gweithredwyr a gyrwyr hefyd nad oedd cysondeb yn y modd y mae awdurdodau trwyddedu lleol yn trwyddedu tacsis hygyrch, a bod hynny'n broblem. Cyfeiriwyd at un awdurdod a

oedd yn caniatáu i dacsis hygyrch ddefnyddio'r drws cefn ar gyfer cadeiriau olwyn, ond roedd amodau trwyddedu awdurdod cyfagos yn mynnu bod yn rhaid i dacsis o'r fath ddefnyddio dim ond drws ochr.

Iechyd y cyhoedd

Roedd y Sefydliad Siartredig Iechyd yr Amgylchedd (CIEH) yng Nghymru yn credu bod yr ymdrech i ddiwygio'r trefniadau trwyddedu'n gyfle i fynd i'r afael â'r problemau'n ymwneud ag iechyd yr amgylchedd sy'n wynebu rhannau o Gymru ar hyn o bryd. Dywedodd y CIEH wrthym fod llygredd aer yn argyfwng yng Nghymru o ran iechyd y cyhoedd, a'i fod yn gyfrifol am oddeutu 2,000 o farwolaethau cyn pryd bob blwyddyn. Cerbydau modur, meddai, sy'n gyfrifol am lawer o lygredd aer ac mae llygredd aer cysylltiedig â thraffig e.e. nitrogen deuocsid, yn arwain at nifer o ganlyniadau iechyd gwael. Roedd y CIEH yn annog Llywodraeth Cymru i gyflwyno gofynion, o ganlyniad i'r adolygiad hwn, a fydd yn lleihau allyriadau o dacsis a cherbydau hurio preifat.

Roedd Iechyd Cyhoeddus Cymru yn cytuno:

“In Wales, around 40 Air Quality Management Areas (AQMAs) have been declared by local authorities (as at July 2017). AQMAs are priority areas for intervention because actual or potential breaches of statutory pollutant-specific Air Quality Objectives (AQO) are possible. While general air quality in Wales, like the rest of the UK, has improved over past decades, problems persist. Road traffic emissions account for more than 64% of air pollution at urban monitoring sites. Pollutants not only cause problems locally but, when suspended in air, can travel long distances and over wide geographical areas”.

Dyweddodd y CIEH hefyd mai ysmegu sy'n bennaf cyfrifol am afiechydon difrifol a marwolaethau cynnar y gellid eu hosgoi yng Nghymru. Cyflwynwyd deddfwriaeth yn 2007 i wahardd ysmegu mewn mangreodd cyhoeddus a hynny er mwyn diogelu'r cyhoedd rhag mwg

ail law. Cafodd y ddeddfwriaeth ei chryfhau yn 2015 pan waharddwyd pobl rhag ysmegu mewn cerbyd preifat os oedd rhywun dan 18 oed yn bresennol. Mae angen ymdrin â'r ansicrwydd ynghylch gwahardd pobl rhag ysmegu mewn cerbydau hurio preifat a ddefnyddir dim ond yn achlysurol i gludo'r cyhoedd. Roedd y CIEH yn annog Llywodraeth Cymru i ddefnyddio'r adolygiad hwn fel cyfle i egluro'r sefyllfa ac i sicrhau bod cerbydau hurio preifat yn cael eu cynnwys yng nghwmpas y gwaharddiad ar ysmegu ni waeth pa mor aml y cânt eu defnyddio i gludo teithwyr.

Y camau nesaf

Yn y grwpiau trafod, ac yn yr ymatebion a ddaeth i law yn ystod yr ymgynghoriad, codwyd nifer o faterion yn ymwneud â marchnadoedd lleol yn y sector tacsis a cherbydau hurio preifat. Materion fel y berthynas rhwng gweithredwyr lleol, awdurdodau trwyddedu a gyrwyr cerbydau hurio preifat a thacsis; y pris y mae gweithredwyr cerbydau hurio preifat yn ei godi ar yrwyr sy'n berchen ar eu cerbydau eu hunain am rentu cyfarpar, cost cerbydau, yn enwedig tacsis hygyrch a ddefnyddir ar gyfer gwasanaethau cerbydau hacnai.

Dywedodd rhai ymatebwyr wrthym hefyd na ddylai'r system drwyddedu eithrio cerbydau nad cludo teithwyr yw eu prif fusnes, fel ceir priodasau neu angladdau (nid hersiau).

Nid ydym wedi cynnwys yr holl sylwadau unigol hyn yn yr adroddiad cryno hwn, ond ein bwriad oedd rhoi rhyw flas o'r safbwyntiau a'r sylwadau a gyflwynwyd mewn perthynas â'r prif feysydd dan sylw. Bydd Llywodraeth Cymru, fodd bynnag, yn ystyried y safbwyntiau a'r sylwadau a ddaeth i law wrth iddi baratoi'r cynigion manwl ynghylch y ffordd orau i ddiwygio'r trefniadau trwyddedu er mwyn diwallu anghenion cludiant pobl Cymru ac anghenion gweithredwyr a gyrwyr proffesiynol yng Nghymru.

Disgwylir i'r cynigion manwl hyn gael eu cyhoeddi i ymgynghori â'r cyhoedd yn eu cylch yn y gwanwyn 2018.