

At: Aelodau'r Pwyllgor Trwyddedu

Dyddiad: 27 Tachwedd 2014

Rhif Union: 01824 712568

ebost: dcc_admin@denbighshire.gov.uk

Annwyl Gyngorydd

Fe'ch gwahoddir i fynychu cyfarfod y **PWYLLGOR TRWYDDEDU, DYDD MERCHER, 3 RHAGFYR 2014** am **9.30 am** yn **SIAMBR Y CYNGOR, TY RUSSELL, Y RHYL**.

Yn gywir iawn

G Williams
Pennaeth Gwasanaethau Cyfreithiol a Democraidaidd

AGENDA

RHAN 1 – GWAHODDIR Y WASG A'R CYHOEDD I FOD YN BRESENNOL AR GYFER Y RHAN HON O'R CYFARFOD

1 YMDDIHEURIADAU

2 DATGAN CYSYLLTIAD

Dylai'r Aelodau ddatgan unrhyw gysylltiad personol neu gysylltiad sy'n rhagfarnu mewn unrhyw fater a nodwyd i'w ystyried yn y cyfarfod hwn.

3 MATERION BRYG FEL Y'U CYTUNWYD GAN Y CADEIRYDD

Rhybudd o eitemau y dylid, ym marn y Cadeirydd, eu hystyried yn y cyfarfod fel materion bryg yn unol ag Adran 100B (4) Deddf Llywodraeth Leol, 1972.

4 COFNODION Y CYFARFOD DIWETHAF (Tudalennau 9 - 18)

Derbyn cofnodion y Pwyllgor Trwyddedu a gynhaliwyd ar 24 Medi 2014 (copi wedi'i amgáu).

5 AMODAU CERBYDAU HACNI A HURIO PREIFAT – NEWIDIADAU ARFAETHEDIG SY'N YMWNEUD Â THIPIO SEDDAU (Tudalennau 19 - 28)

Ystyried adroddiad gan y Pennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (copi wedi'i amgáu) yn manylu ar gynigion i ddiwygio amodau sy'n ymwneud â thipio seddau mewn cerbydau trwyddedig.

6 RHAGLEN GWAITH I'R DYFODOL Y PWYLLGOR TRWYDDEDU 2014/15
(Tudalennau 29 - 32)

Ystyried adroddiad gan y Pennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (copi ynghlwm) yn cyflwyno rhaglen gwaith i'r dyfodol y pwyllgor i'w gymeradwyo.

RHAN 2 - MATERION CYFRINACHOL

Argymhellir, yn unol ag Adran 100A(4) Deddf Llywodraeth Leol 1972, bod y Wasg a'r Cyhoedd yn cael eu gwahardd o'r cyfarfod tra bydd yr eitem(au) busnes canlynol yn cael eu trafod oherwydd ei bod yn debygol y bydd gwybodaeth eithriedig yn cael ei datgelu, fel y'i diffinnir ym mharagraffau 12 a 14, Rhan 4 Atodlen 12A o'r Ddeddf.

7 CAIS AM DRWYDDED I YRRU CERBYD HACNI A CHERBYDAU HURIO PREIFAT - YMGEISYDD RHIF 14/0985/TXJDR (Tudalennau 33 - 36)

Ystyried adroddiad cyfrinachol Pennaeth Cynllunio a Diogelu'r Cyhoedd (copi ynghlwm) yn gofyn i aelodau benderfynu ar gais am drwydded i yrru cerbyd hacni a cherbydau hurio preifat gan Ymgeisydd Rhif 14/0985/TXJDR.

8 ADOLYGIAD O DRWYDDED I YRRU CERBYDAU HACNI A CHERBYDAU HURIO PREIFAT - GYRRWR RHIF 047689 (Tudalennau 37 - 74)

Ystyried adroddiad cyfrinachol gan y Pennaeth Cynllunio a Diogelu'r Cyhoedd (copi wedi'i amgáu) yn gofyn i aelodau adolygu trwydded i yrru cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat o ran Gyrrwr Rhif 047689.

9 ADOLYGIAD O DRWYDDED I YRRU CERBYDAU HACNI A CHERBYDAU HURIO PREIFAT - GYRRWR RHIF 047857 (Tudalennau 75 - 112)

Ystyried adroddiad cyfrinachol gan y Pennaeth Cynllunio a Diogelu'r Cyhoedd (copi wedi'i amgáu) yn gofyn i aelodau adolygu trwydded i yrru cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat o ran Gyrrwr Rhif 047857.

10 ADOLYGIAD O DRWYDDED I YRRU CERBYDAU HACNI A CHERBYDAU HURIO PREIFAT - GYRRWR RHIF 048126 (Tudalennau 113 - 152)

Ystyried adroddiad cyfrinachol gan y Pennaeth Cynllunio a Diogelu'r Cyhoedd (copi wedi'i amgáu) yn gofyn i aelodau adolygu trwydded i yrru cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat o ran Gyrrwr Rhif 048126.

AELODAETH

Y Cynghorwyr

Cefyn Williams (Cadeirydd)

Joan Butterfield
William Cowie
Richard Davies
Stuart Davies
Hugh Irving

Barry Mellor (Is-Gadeirydd)

Pat Jones
Win Mullen-James
Peter Owen
Arwel Roberts

COPIAU I'R:

Holl Gynghorwyr er gwybodaeth
Y Wasg a'r Llyfrgelloedd
Cynghorau Tref a Chymuned

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

**PWYLLGOR TRWYDDEDU
GWEITHDREFN ER MWYN PENDERFYNU AR GEISIADAU AM
DRWYDDEDAU GYRWYR CERBYDAU HACNI A CHERBYDAU HURIO
PREIFAT AC ADOLYGU GYRWYR TRWYDDEDIG PRESENNOL**

CAM	DISGRIFIAD
1.	Dylai'r Cadeirydd groesawu a chyflwyno'r ymgeisydd/deilydd y drwydded i bawb sy'n bresennol.
2.	Dylai'r Cyfreithiwr ofyn i'r ymgeisydd/deilydd y drwydded i gadarnhau ei fod/bod wedi derbyn yr adroddiad a gweithdrefnau'r Pwyllgor. Os yw'r ymgeisydd yn ateb yn gadarnhaol, dylid symud ymlaen at gam 4.
3.	Pe digwydd i'r ymgeisydd/deilydd y drwydded ddweud nad yw wedi derbyn yr adroddiad, yna dylid cyfarch y mater yn awr. Gallai'r Aelodau fod eisiau ystyried gohirio'r mater, am gyfnod byr, er mwyn i'r ymgeisydd/deilydd y drwydded gael cyfle i ddarllen yr adroddiad.
4.	Dylai Pennaeth Cynllunio a Diogelu'r Cyhoedd (neu gynrychiolydd ar ei ran) gyflwyno'r cais/adolygiad yn fras
5.	Gofynnir i'r ymgeisydd/deilydd y drwydded gyflwyno ei achos/hachos Gall yr ymgeisydd/deilydd y drwydded alw unrhyw dyst y mae'n eu dewis i gefnogi ei gais/chais, a dylid rhoi rhybudd ymlaen llaw i'r Swyddogion Trwyddedu ynglŷn â hynny.
6.	Gall Aelodau'r Pwyllgor holi'r ymgeisydd/deilydd y drwydded ac /neu ei dystion ei thystion.
7.	Gwahoddir swyddogion technegol i gyflwyno unrhyw ganfyddiadau (Gorfodaeth Trwyddedu/Cymunedol, Tîm Cyswllt Cyntaf (y Gwasanaethau Cymdeithasol), Cludiant Ysgolion.)
8.	Gall Aelodau'r Pwyllgor ac yna'r ymgeisydd/deilydd y drwydded ofyn cwestiynau i'r swyddogion technegol
9.	Gwahoddir yr ymgeisydd/deilydd y drwydded i gyflwyno sylwadau i gloi, os ydynt yn dymuno gwneud hynny.
10.	Gofynnir i'r canlynol adael y cyfarfod tra trafodir y cais/yr adolygiad gan yr Aelodau - yr ymgeisydd/deilydd y drwydded, pob trydydd parti, Pennaeth Cynllunio a Diogelu'r Cyhoedd, swyddogion technegol. DS yr unig rai a ddylai fod yn weddill yw – Aelodau'r Pwyllgor, cyfieithydd, cynghorydd cyfreithiol y pwyllgor a'r sawl sy'n cymryd y cofnodion.

11.	Dylai aelodau'r pwyllgor roi ystyriaeth i'r cais/adolygiad gan roi cyfrif am y dystiolaeth a glywyd.
12.	Pe bai'n angenrheidiol i Aelodau'r Pwyllgor alw unrhyw barti yn eu holau i'w holi neu i ofyn iddynt ddarparu rhagor o wybodaeth neu egluro rhywbeth, gwahoddir pawb a fydd wedi ymneilltuo o'r cyfarfod yn eu holau. Wedi i'r cwestiwn (cwestiynau) gael eu hateb gofynnir i bob trydydd parti ymneilltuo unwaith eto er mwyn i'r Aelodau gael ystyried y dystiolaeth i gyd.
13.	Pan fo'r Aelodau wedi dod i benderfyniad, gelwir yr holl bartïon yn eu holau a chaiff yr ymgeisydd/deilydd y drwydded wybod beth yw penderfyniad yr Aelodau gan y Cadeirydd.
14.	Bydd y Cadeirydd yn rhoi gwybod i'r ymgeisydd/deilydd y drwydded o'r penderfyniad y daethpwyd iddo. Bydd hyn yn cynnwys unrhyw amodau neu gosbau sydd wedi eu gosod. Os oes angen, dylai Cyfreithiwr y Cyngor gyflwyno eglurhad pellach ynglŷn â'r penderfyniad a'i oblygiadau i'r ymgeisydd/deilydd y drwydded.
15.	Os mai'r penderfyniad yw gwrthod neu os oes penderfyniad i atal neu ddirymu, dylai Cyfreithiwr y Cyngor roi gwybod i'r ymgeisydd/deilydd y drwydded am yr hawl i apelio i Lys Ynadon (bydd y llythyr penderfyniad hefyd yn cynnwys y manylion hyn).
16.	Ar gyfer gyrrwr sydd eisoes wedi ei drwyddedu (a bod y drwydded wedi ei rhoi gan Sir Ddinbych), a bod penderfyniad y Pwyllgor yn ymwneud ag atal neu ddirymu'r drwydded bresennol, gall yr Aelodau wneud hynny naill ai o dan: 1. Adran 61 (2A) Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976. 2. Adran 61 (2B) Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976. Daw'r penderfyniad hwn i rym YN SYTH ac ni ellir ei ddefnyddio ond pan fo'r sail dros atal/dirymu yn fater sy'n ymwneud â diogelwch y cyhoedd. Bydd y Cyfreithiwr yn esbonio goblygiadau'r penderfyniad wrth ddeilydd y drwydded.
17.	Caiff yr ymgeisydd/deilydd y drwydded ei hysbysu o'r penderfyniad yn ysgrifenedig cyn gynted ag y bo'r ymarferol bosibl.
18.	Caiff yr ymgeisydd/deilydd y drwydded ei wahodd/gwahodd i drafod unrhyw fater y mae'n ansicr yn ei gylch gyda Swyddogion Trwyddedu yn dilyn y Pwyllgor.

DEDDF LLYWODRAETH LEOL 2000

Cod Ymddygiad Aelodau

DATGELU A CHOFRESTRU BUDDIANNAU

Rwyf i,
(enw)

*Aelod /Aelod cyfetholedig o
(*dileuer un)

Cyngor Sir Ddinbych

YN CADARNHAU fy mod wedi datgan buddiant ***personol / personol a sy'n rhagfarnu** nas datgelwyd eisoes yn ôl darpariaeth Rhan III cod ymddygiad y Cyngor Sir i Aelodau am y canlynol:-
(*dileuer un)

Dyddiad Datgelu:

Pwyllgor (nodwch):

Agenda eitem

Pwnc:

Natur y Buddiant:

(Gweler y nodyn isod)*

Llofnod

Dyddiad

Noder: Rhowch ddigon o fanylion os gwelwch yn dda, e.e. 'Fi yw perchennog y tir sy'n gyfagos i'r cais ar gyfer caniatâd cynllunio a wnaed gan Mr Jones', neu 'Mae fy ngŵr / ngwraig yn un o weithwyr y cwmni sydd wedi gwneud cais am gymorth ariannol'.

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

PWYLLGOR TRWYDDEDU

Cofnodion cyfarfod o'r Pwyllgor Trwyddedu a gynhaliwyd yn Siambr y Cyngor, Neuadd y Sir, Rhuthun, Dydd Mercher, 24 Medi 2014 am 9.30 am.

YN BRESENNOL

Y Cynghorwyr Joan Butterfield, Bill Cowie, Richard Davies, Stuart Davies, Pat Jones, Barry Mellor (Is-Gadeirydd), Win Mullen-James a Cefyn Williams (Cadeirydd)

Sylwedydd – Y Cynghorydd Meirick Davies

HEFYD YN BRESENNOL

Pennaeth y Gwasanaethau Cyfreithiol, Adnoddau Dynol a Democrataidd (GW), Swyddogion Trwyddedu (NJ a JT), Swyddog Gorfodaeth Trwyddedu (HB), Uwch Swyddog Gorfodaeth Diogelwch Cymunedol (TWE), Rheolwr Busnes Diogelu'r Cyhoedd (IM) a Gweinyddwr y Pwyllgor (KEJ)

1 YMDDIHEURIADAU

Y Cynghorwyr Hugh Irving ac Arwel Roberts

2 DATGAN CYSYLLTIAD

Datganodd y Cynghorydd Cefyn Williams gysylltiad personol a rhagfarnol ag Eitem 11 ar y Rhaglen - Cais am Drwydded i yrru Cerbydau Hurio Preifat gan ei fod yn adnabod yr ymgeisydd o dan sylw.

3 MATERION BRYD FEL Y'U CYTUNWYD GAN Y CADEIRYDD

Ni chafwyd unrhyw faterion bryd.

4 COFNODION Y CYFARFOD DIWETHAF

Cyflwynwyd cofnodion cyfarfod y Pwyllgor Trwyddedu a gynhaliwyd ar 11 Mehefin 2014.

PENDERFYNWYD derbyn a chadarnhau cofnodion y cyfarfod a gynhaliwyd ar 11 Mehefin 2014 fel cofnod cywir.

Gwahardd y wasg a'r cyhoedd

PENDERFYNWYD dan ddarpariaethau Adran 100A Deddf Llywodraeth Leol 1972, gwahardd y Wasg a'r Cyhoedd o'r cyfarfod ar gyfer yr eitemau canlynol ar y sail y byddai gwybodaeth eithriedig yn debygol o gael ei datgelu fel y'i diffinnir ym Mharagraffau 12 ac 14 Rhan 4 Atodlen 12A y Ddeddf.

5 GOLLYNGIAD O OFYNIAD I ARDDANGOS PLATIAU RHIF CERBYD HURIO PREIFAT

[Dygwyd yr eitem hon yn ei blaen o fewn trefn y rhaglen gyda chydsyniad y Cadeirydd]

Cyflwynwyd adroddiad cyfrinachol (a ddisbarthwyd yn flaenorol) gan Bennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd ynglŷn â –

- (i) chais am ollyngiad o'r gofyniad i arddangos platiau trwydded ar Gerbyd Hurio Preifat;
- (ii) pwerau'r Cyngor i roi gollyngiad i berchennog rhag arddangos y plât trwydded gan gymryd natur uwchraddol y gwaith i ystyriaeth ynghyd ag ansawdd y cerbyd dan sylw a lle y byddai'r cerbyd yn cael ei weithredu;
- (iii) bod yr ymgeisydd wedi darparu manylion llawn am y cerbyd a natur y busnes (Atodiad A), a
- (iv) ffactorau dylanwadol eraill y mae angen eu hystyried ac amodau sy'n cael eu hawgrymu (Atodiad B) pe bai'r aelodau o blaid cymeradwyo'r cais am ollyngiad.

Rhoddodd y Swyddog Trwyddedu grynoded o'r adroddiad a oedd hefyd yn argymhell cynhyrchu polisi ynglŷn ag eithrio cerbydau hurio preifat rhag arddangos trwydded cerbyd er mwyn galluogi i geisiadau gael eu hystyried mewn modd cyson yn y dyfodol.

Roedd yr Ymgeisydd yn bresennol yn y cyfarfod ac ymhelaethodd ar weithrediad a natur ei fusnes a'r rhesymeg sydd wrth wraidd ei gais am ollyngiad. Cadarnhaodd ei fod wedi darllen yr amodau y bwriedir eu hychwanegu at y gollyngiad os y caiff ei roi a oedd yn cynnwys arwyddo ymrwymiad a nodai ei fod yn llawn ddeall ac yn derbyn yr amodau hynny. Wrth benderfynu ar y cais am ollyngiad -

PENDERFYNWYD

- (a) *cymeradwyo'r cais am ollyngiad o'r gofyniad i arddangos plât trwydded cerbyd hurio preifat a sticeri drws yn amodol ar yr amodau fel y'u nodwyd yn Atodiad B, a*
- (b) *awdurdodi swyddogion i ddiwygio rhaglen gwaith i'r dyfodol y pwyllgor er mwyn amserlennu trafodaeth ar bolisi drafft ynghylch Eithrio Cerbydau Hurio Preifat rhag Arddangos Platiau Trwydded yn un o gyfarfodydd y dyfodol.*

Dyma oedd y rhesymau am benderfyniad y Pwyllgor Trwyddedu –

O fod wedi ystyried yr adroddiad a'r hyn yr oedd yr Ymgeisydd wedi ei gyflwyno roedd yr aelodau'n fodlon bod natur y gwaith ac ansawdd y cerbyd yr oedd a wnelo'r cais ag o yn bodloni'r meini prawf ar gyfer eithrio yn yr achos hwn. Cafodd amodau eu gosod er mwyn cynorthwyo wrth reoleiddio a gorfodi.

SESIWN AGORED

Ar ôl cwblhau trafod y materion uchod, parhaodd y cyfarfod mewn sesiwn agored.

6 POLISI A GWEITHDREFN PWYNTIAU COSB DIWYGIEDIG ARFAETHEDIG

Cyflwynodd y Swyddog Trwyddedu (NJ) adroddiad gan Bennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (a ddsbarthwyd yn flaenorol) yn cyflwyno Polisi Pwyntiau Cosb a Gweithdrefn ddiwygiedig i'w cymeradwyo.

Cafodd yr Aelodau eu hatgoffa eu bod wedi derbyn polisi diwygiedig yn eu cyfarfod diwethaf, ond yn sgil pryderon a godwyd gan y fasnach dacsis a'r ymateb gwan i'r ymgynghoriad, penderfynwyd galw cyfarfod arbennig i ystyried y polisi'n fanwl gan ystyried barn y fasnach dacsis a'r fasnach hurio preifat. Yr oedd ymgynghoriad pellach dros gyfnod o bythefnos wedi cael ei gynnal ac yn dilyn hynny roedd y swyddogion wedi adolygu'r polisi ac wedi gwneud rhai mân newidiadau i'r rhestr o gamweddau / troseddau gan roi ystyriaeth i farn deiliaid trwyddedau yn dilyn bod mewn gweithdy'n ddiweddar gydag aelodau. Roedd y swyddogion hefyd yn argymhell rhedeg y cynllun dros 24 mis.

Cydnabu'r Aelodau i gyfnod sylweddol o amser gael ei dreulio yn adolygu'r polisi, yn enwedig mewn perthynas â dyrannu pwyntiau ar gyfer troseddau penodol, ac roeddynt yn fodlon bod yr holl faterion a godwyd yn flaenorol wedi cael eu trin. O ganlyniad -

PENDERFYNWYD

- (a) *cymeradwyo'r Polisi Pwyntiau Cosb a'r Weithdrefn ddiwygiedig fel y manylir arnynt yn Atodiad A i gymryd lle'r Cynllun Pwyntiau Cosb presennol sydd i'w weld yn y "Llyfr Glas" - Amodau Trwyddedu Cerbydau Hacni a Hurio Preifat y Cyngor, a*
- (b) *gweithredu'r cynllun o 1 Tachwedd 2014, gyda chyfnod gras o fis cyn cyflwyno gorfodaeth o'r cynllun.*

7 IS-DDEDDFAU CERBYDAU HACNI DIWYGIEDIG ARFAETHEDIG

Cyflwynodd y Swyddog Trwyddedu (NJ) adroddiad gan Bennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (a ddsbarthwyd yn flaenorol) yn cyflwyno Is-Ddeddfau'n ymwneud â rheoleiddio Cerbydau Hacni i'w cymeradwyo er mwyn ymgynghori yn eu cylch.

Roedd y cyfrifoldebau cyfreithiol a'r ddeddfwriaeth berthnasol ar gyfer trwyddedu cerbydau hacni a'u gyrwyr wedi cael eu nodi o fewn yr adroddiad. Roedd yr is-ddeddfau a fodolai'n ymwneud â'r Rhyl a Phrestatyn ac argymhellwyd bod y Cyngor yn mabwysiadu Is-ddeddfau ar gyfer y Sir gyfan er mwyn sicrhau eu bod yn adlewyrchu newidiadau mewn deddfwriaeth yn gywir ac i sicrhau bod dull teg, tryloyw a chyson yn cael ei ddefnyddio wrth benderfynu ar orfodaeth a materion

eraill sy'n ymwneud â cherbydau a gyrwyr hacni. Roedd yr Adran Drafnidiaeth wedi cynhyrchu set o Is-ddeddfau Enghreifftiol y bu i swyddogion eu hargymell i'w mabwysiadu yn amodol ar ymgynghori â holl berchnogion cerbydau hacni a'r holl yrwyr trwyddedig.

Nododd yr Aelodau yn dilyn ymgynghori y byddai unrhyw sylwadau yn cael eu cyflwyno i'r Cyngor llawn er mwyn i aelodau gael eu hystyried cyn eu mabwysiadu.

PENDERFYNWYD *cefnogi Is-ddeddfau Enghreifftiol arfaethedig yr Adran Drafnidiaeth fel y manylir arnynt yn yr atodiad i'r adroddiad ac awdurdodi'r swyddogion i ddechrau ymgynghori â holl berchnogion cerbydau hacni a phob gyrwyr trwyddedig.*

8 COD YMDDYGIAD DA ARFAETHEDIG AR GYFER CERBYDAU HACNI A CHERBYDAU HURIO PREIFAT

Cyflwynodd y Swyddog Trwyddedu (NJ) adroddiad gan Bennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (a ddosbarthwyd yn flaenorol) yn cyflwyno Cod Ymddygiad Da arfaethedig ar gyfer Gyrwyr Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat i'w gymeradwyo er mwyn ymgynghori yn ei gylch.

Pwrpas y Cod oedd gwella safonau gyrwyr cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat ymhellach a byddai hefyd yn cynorthwyo swyddogion i fonitro cydymffurfiad deiliaid trwydded ac i gymryd camau gorfodi lle bo angen. Roedd yn cynnwys cyfrifoldebau gyrwyr trwyddedig tuag at y fasnach, teithwyr a thrigolion ac mewn safleoedd tacsï ac mewn swyddfeydd, ynghyd â rhai cyfrifoldebau cyffredinol. Pe bai'r aelodau'n cymeradwyo Cod er mwyn ymgynghori yn ei gylch byddai canlyniadau'r ymgynghoriad yn cael eu hadrodd yn y cyfarfod nesaf.

Amlygodd y Cynghorwyr Joan Butterfield a Barry Mellor fod gormodedd o dacsï yn gweithredu yn ardal y Rhyl a bod hynny yn arwain at densiynau rhwng gyrwyr tacsï, yn enwedig mewn safleoedd tacsï. Codwyd cwestiynau ynglŷn â sut yr oedd rheoli'r broblem a sut yr oedd gorfodi'r Cod, gan gynnwys cadw trefn mewn safleoedd tacsï. Yn sgil y problemau hyn teimlai'r Cynghorydd Mellor y byddai'n fuddiol ystyried cyfyngu ar sawl trwydded cerbyd sy'n cael eu rhoi. Cadarnhaodd y Swyddog Gorfodaeth Trwyddedu bod gyrwyr tacsï yn gweithredu safon ymddygiad mewn safleoedd tacsï mewn modd anffurfiol lle'r oedd disgwyl i gwsmeriaid gymryd y tacsï cyntaf ym mlaen y rhes, er nad yw hyn yn gyfrwymol a bod gan y cwsmer ddewis o ran pa gerbyd i'w ddefnyddio. Tra cydnabyddir fod mwy o dacsï nag sydd o leoedd mewn safleoedd tacsï mae gan ddeilydd y drwydded gyfrifoldeb i ddefnyddio safleoedd tacsï yn effeithlon gan ei bod yn anymarferol i Swyddogion Gorfodaeth eu plismona o hyd. Ychwanegodd y Pennaeth Gwasanaethau Cyfreithiol, Adnoddau Dynol a Gwasanaethau Democrataidd fod cyfeiriad at fethu â chadw disgyblaeth mewn safleoedd tacsï wedi'i gynnwys o fewn y Cynllun Pwyntiau Cosb. Mewn ymateb i gais gan y Cynghorydd Win Mullen-James Cytunodd y swyddogion gynnwys amseroedd o fewn y Cod pan fo'n anghyfreithlon seinio corn y cerbyd.

PENDERFYNWYD *yn amodol ar sylwadau uchod yr Aelodau, i gefnogi'r Cod Ymddygiad Da arfaethedig ar gyfer Gyrwyr Cerbydau Hacni a Hurio Preifat fel y*

manylir arno yn yr atodiad, ac i awdurdodi Swyddogion i ddechrau ymgynghori yn ei gylch.

9 COD GWISG DIWYGIEDIG ARFAETHEDIG AR GYFER CERBYDAU HACNI A CHERBYDAU HURIO PREIFAT

Cyflwynodd y Swyddog Trwyddedu (NJ) adroddiad gan Bennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (cylchredwyd yn flaenorol) yn cyflwyno Cod Gwisg diwygiedig ar gyfer Gyrwyr Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat i'w gymeradwyo er mwyn ymgynghori yn ei gylch.

Pwrpas bod â Chod Gwisg ar gyfer gyrwyr trwyddedig oedd gwella safonau a mynd i'r afael â phryderon ynglŷn â diogelwch a mynd i'r afael â'r argraff y mae ymwelwyr a thrigolion yn ei gael pan wisgir dillad amhriodol. Nid oedd y Cod Gwisg Presennol yn ddigon cynhwysfawr ac wrth ei adolygu cydnabuwyd bod rhaid cael cydbwysedd rhwng cael gyrwyr sy'n cyfleu delwedd dda o'r Sir a pheidio ag effeithio ar ryddid unigolyn i wisgo dillad nad ydynt wedi eu rhagnodi.

Ystyriodd yr Aelodau y safon dderbyniol arfaethedig o ran gwisg o fewn y cod ynghyd â safonau annerbyniol er mwyn annog delwedd broffesiynol o'r fasnach. Holodd y Cynghorydd Bill Cowie beth yw'r gwahaniaeth rhwng crys t gwddf crwn a gwddf agored ac eglurodd y Swyddog Trwyddedu y caiff crys t â choler ei ystyried yn fwy proffesiynol. Roedd y pwyllgor yn gefnogol i gyflwyno cod gwisg llymach er nodi fod rhywfaint o feirniadaeth wedi ymddangos yn y wasg leol yn y cyswllt hwnnw. Cyffelybodd yr aelodau broffesiwn y gyrrwr tacsï i broffesiwn y gyrrwr bws a nodi bod lifrai'n ofynnol ar gyfer gyrwyr bysus a bod hynny'n cyfleu delwedd fwy proffesiynol a thaclus. Nodwyd y byddid yn defnyddio System Pwyntiau Cosb ar gyfer achosion o dorri'r cod gwisg.

PENDERFYNWYD *cefnogi'r Cod Gwisg arfaethedig ar gyfer Gyrwyr Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat fel y manylir yn yr atodiad i'r adroddiad, ac awdurdodi Swyddogion i ddechrau ymgynghori'n ffurfiol yn ei gylch.*

10 RHAGLEN GWAITH I'R DYFODOL Y PWYLLGOR TRWYDDEDU 2014/15

Cyflwynwyd adroddiad gan Bennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (a gylchredwyd eisoes) ar raglen gwaith i'r dyfodol y Pwyllgor Trwyddedu. Cadarnhawyd y gall aelodau gyflwyno ceisiadau i gynnwys eitemau ar y rhaglen waith drwy'r Cadeirydd.

PENDERFYNWYD *cymeradwyo rhaglen waith y Pwyllgor Trwyddedu.*

Gwahardd y wasg a'r cyhoedd

PENDERFYNWYD *dan ddarpariaethau Adran 100A Deddf Llywodraeth Leol 1972, gwahardd y Wasg a'r Cyhoedd o'r cyfarfod ar gyfer yr eitemau canlynol ar y sail y byddai gwybodaeth eithriedig yn debygol o gael ei datgelu fel y'i diffinnir ym Mharagraffau 12 ac 14 Rhan 4 Atodlen 12A y Ddeddf.*

11 CAIS AM DRWYDDED I YRRU CERBYD HURIO PREIFAT - YMGEISYDD RHIF 051260

[Datganodd y Cyngorydd Cefyn Williams gysylltiad personol a rhagfarnol a gadawodd y cyfarfod tra trafodwyd yr eitem hon. Cymerodd y Cyngorydd Barry Mellor (Is-Gadeirydd) y Gadair.]

Cyflwynwyd adroddiad cyfrinachol gan y Pennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (a ddsbarthwyd yn flaenorol) ynglŷn â –

- (i) chais a dderbyniwyd gan Ymgeisydd Rhif 051260 am drwydded i yrru cerbydau hurio preifat;
- (ii) nid oedd y swyddogion mewn sefyllfa i ganiatáu'r cais yng ngoleuni'r wybodaeth a ddatgelwyd yn dilyn datgeliad manwl gan y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd;
- (iii) roedd crynodeb o'r euogfarnau a ddatgelwyd wedi eu darparu a oedd yn ymwneud â nifer o droseddau sy'n rhychwantu cyfnod o 1965 i 1995 gan gynnwys digwyddiadau sy'n ymwneud â dwyn, troseddau traffig, meddwdod a throseddau ac anonestrwydd eraill sy'n gysylltiedig;
- (iv) polisi presennol y Cyngor mewn perthynas â pherthnasedd collfarnau, a
- (v) y ffaith bod yr Ymgeisydd wedi cael ei wahodd i fod yn bresennol yn y cyfarfod i gefnogi ei gais ac ateb cwestiynau'r aelodau ynglŷn â hynny.

Darparodd y Swyddog Trwyddedu (JT) grynodedd o'r adroddiad ac eglurodd fod y mater wedi cael ei ddwyn gerbron y pwyllgor i asesu addasrwydd yr Ymgeisydd i ddal trwydded yng ngoleuni'r euogfarnau a ddatgelwyd. Dywedodd hefyd nad oedd yr Ymgeisydd yn bresennol gan atgoffa'r aelodau fod y cais wedi ei ohirio ers y cyfarfod diwethaf oherwydd nad oedd yr Ymgeisydd yn bresennol. O ystyried bod yr Ymgeisydd wedi cael dau gyfle i fynychu gwrandawriad yn ymwneud â'i gais, ac heb gael esboniad o'r rheswm dros fod yn absennol, cytunodd y pwyllgor i fwrw ymlaen yn ei absenoldeb.

Ar ôl ystyriaeth ofalus -

PENDERFYNWYD gwrthod cais ymgeisydd rhif 051260 am drwydded i yrru cerbyd hacni a cherbydau hurio preifat.

Dyma oedd y rhesymau am benderfyniad y Pwyllgor Trwyddedu –

Roedd y pwyllgor wedi ystyried y cais yn seiliedig ar y ffeithiau fel y cawsant eu nodi yn yr adroddiad yn unig. Mae difrifoldeb y troseddau a ddatgelwyd yn golygu nad oedd y pwyllgor wedi ei fodloni bod yr Ymgeisydd yn berson addas a phriodol i yrru cerbydau hurio preifat. Gan na chafwyd unrhyw esboniad am ei fethiant i ddatgelu ei euogfarnau wrth gyflwyno ei gais a natur yr euogfarnau hynny nid oedd y pwyllgor yn fodlon cymeradwyo'r cais.

12 ADOLYGIAD O DRWYDDED I YRRU CERBYDAU HACNI A CHERBYDAU HURIO PREIFAT - GYRRWR RHIF 00327

Cyflwynwyd adroddiad cyfrinachol gan y Pennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (a ddsbarthwyd yn flaenorol) ynglŷn ag –

- (i) addasrwydd Gyrrwr Rhif 00327 i ddal trwydded i yrru cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat;
- (ii) cwyn a wnaed yn erbyn y Gyrrwr am ymosodiad ym mis Gorffennaf 2014 yr ymchwiliwyd iddi gan Swyddogion Gorfodaeth Trwyddedu (mae crynodeb o'r ffeithiau ynghyd â datganiadau tystion a dogfennau cysylltiedig wedi eu hatodi i'r adroddiad);
- (iii) bod Heddlu Gogledd Cymru wedi cadarnhau bod y Gyrrwr wedi cyfaddef i ymosodiad cyffredin wrth gael ei gyfweld a'i fod wedi cael Rhybudd Datrys Cymunedol, a
- (iv) cafodd y Gyrrwr ei wahodd i fod yn bresennol yn y cyfarfod tra adolygir ei drwydded er mwyn gallu ateb cwestiynau'r aelodau ynglŷn â hynny.

Manylodd y Swyddog Gorfodaeth Trwyddedu (HB) ynglŷn â ffeithiau'r achos a dywedodd fod y Gyrrwr yn bresennol yn y cyfarfod. Siaradodd y Gyrrwr ger bron y pwyllgor i bledio'i achos o ran adolygu ei drwydded ac ymhelaethodd ynglŷn ag amgylchiadau'r digwyddiad ac egluro ei fersiwn ef o'r digwyddiadau. Roedd yn haeru nifer o'r ffeithiau sydd wedi eu cynnwys yn natganiad y teithiwr, sef y tyst dan sylw, ynghyd â'r cyfrif a ddarparwyd gan yr achwynydd. Cwestiynodd hefyd hygrededd ac ymddygiad yr achwynydd. Er mwyn tystio i'w gymeriad da, roedd y Gyrrwr wedi darparu geirdaon ysgrifenedig i'w hystyried ac fe ymhelaethodd ynglŷn â'i yrfa hir yn gwasanaethu fel gyrrwr tacsï heb fod unrhyw drafferthion blaenorol.

Ymatebodd y Gyrrwr i gwestiynau'r aelodau ynghylch yr honiad o fwlio; safon ymddygiad yn y safle tacsï ac ymddygiad yr achwynydd. Dywedodd hefyd nad oedd yn ymwybodol cyn hynny fod yr hyn a wnaeth yn gyfystyr ag ymosodiad cyffredin.

Yn ei ddatganiad terfynol ymhelaethodd y Gyrrwr ynglŷn â'r safon ymddygiad y mae gyrrwyr tacsï yn ei arfer yn y safle tacsï a chydabod bod gan gwsmeriaid ddewis o ran pa gerbyd i'w ddefnyddio. Dywedodd eto nad oedd y naill deithiwr na'r llall yn yr achos hwn wedi dweud wrtho eu bod yn dymuno defnyddio cerbyd gwahanol.

Ar y pwynt hwn torrodd y pwyllgor i ystyried yr achos a -

PHENDERFYNWYD rhoi rhybudd ffurfiol i Yrrwr Rhif 00327 ynglŷn â'i ymddygiad i'r dyfodol.

Dyma oedd y rhesymau am benderfyniad y Pwyllgor Trwyddedu –

Roedd yr Aelodau wedi ystyried cynnwys yr adroddiad a'r sylwadau a gyflwynwyd gan y Gyrrwr yn yr achos hwn yn ofalus. Roedd wedi ei dderbyn fod y Gyrrwr wedi cyflawni ymosodiad cyffredin a bod ffrae wedi digwydd ond roedd y pwyllgor o'r farn fod lliniaru digonol wedi digwydd i beidio ag atal neu ddiddymu'r drwydded ac y byddai rhybudd ffurfiol ynglŷn â'i ymddygiad i'r dyfodol yn briodol. Cafodd y gyrrwr ei rybuddio i wneud yn siŵr ei fod yn datrys unrhyw faterion o'r fath drwy ddulliau eraill yn y dyfodol.

Cafodd penderfyniad y pwyllgor a'r rhesymau felly eu cyfleu i'r Gyrrwr.

13 ADOLYGIAD O DRWYDDED I YRRU CERBYDAU HACNI A CHERBYDAU HURIO PREIFAT - GYRRWR RHIF 045728

Cyflwynwyd adroddiad cyfrinachol gan y Pennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (a ddsbarthwyd yn flaenorol) ynglŷn â –

- (i) addaswydd Gyrrwr Rhif 045728 i ddal trwydded i yrru cerbydau hurio preifat;
- (ii) cwyn a gafwyd ym mis Gorffennaf 2014 yn dweud bod y Gyrrwr wedi cyflawni ymosodiad yn ystod digwyddiad ym mis Mehefin 2014 yr ymchwiliwyd iddo gan Swyddogion Gorfodaeth Trwyddedu (mae crynodeb o'r ffeithiau ynghyd â datganiadau tystion a dogfennau cysylltiedig wedi eu hatodi i'r adroddiad);
- (iii) bod Heddlu Gogledd Cymru wedi cadarnhau bod y Gyrrwr wrth gael ei gyfweld wedi cyfaddef i'r drosedd a chafodd rybudd am Ymosodiad Cyffredin;
- (iv) bod y Gyrrwr wedi gwrthod mynychu cyfweiliad gyda Swyddogion Gorfodaeth Trwyddedu ac ers hynny wedi dinistrio a ddychwelyd ei fathodyn gyrrwr trwyddedig, a
- (v) bod y Gyrrwr wedi cael ei wahodd i fod yn bresennol yn y cyfarfod tra adolygir ei drwydded er mwyn gallu ateb cwestiynau'r aelodau ynglŷn â hynny.

Manylodd y Swyddog Gorfodaeth Trwyddedu (HB) ynglŷn â ffeithiau'r achos a dywedodd nad oedd y Gyrrwr yn bresennol yn y cyfarfod.

Ar y pwynt hwn torrodd y pwyllgor i ystyried yr achos a -

PHENDERFYNWYD diddymu trwydded yrru cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat Gyrrwr Rhif 045728 ar sail diogelwch y cyhoedd.

Dyma oedd y rhesymau am benderfyniad y Pwyllgor Trwyddedu –

Roedd y pwyllgor wedi ystyried yr adroddiad a'r dogfennau cysylltiedig yn ofalus a nodwyd bod y Gyrrwr wedi cyfaddef i achos o ymosodiad cyffredin a bod rhybudd wedi'i roi gan yr Heddlu. O ystyried natur ddifrifol yr ymosodiad a olygodd bod rhaid i'r dioddefwr gael triniaeth yn yr ysbyty a'r ffaith na chynhigiwyd unrhyw liniaru gan y

Gyrrwr roedd y pwyllgor o'r farn nad oedd y gyrrwr yn berson addas a phriodol i ddal trwydded. Gan na allai'r aelodau fod yn sicr parthed diogelwch y cyhoedd penderfynodd y pwyllgor ddiddymu'r drwydded ar sail diogelwch y cyhoedd.

Daeth y cyfarfod i ben am 11.25 a.m.

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

ADRODDIAD I'R:	Pwyllgor Trwyddedu
DYDDIAD:	3 Rhagfyr 2014
SWYDDOG ARWEINIOL:	Pennaeth Gwasanaethau Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd
SWYDDOG CYSWLLT:	Uwch Swyddog Technegol (Trwyddedu) trwyddedu@sirddinbych.gov.uk 01824 706451
TESTUN:	Amodau Cerbydau Hacni a Hurio Preifat - Newidiadau arfaethedig mewn perthynas â gwyro seddi

1 PWRPAS YR ADRODDIAD

.

Er mwyn i Aelodau ystyried a yw'n briodol i ddileu amod presennol sydd wedi'i gynnwys yn yr Amodau Trwyddedu Cerbydau Hacni a Hurio Preifat (y llyfr Glas) yn ymwneud â gwyro seddi.

2. CRYNODEB GWEITHREDOL

2.1 Ar hyn o bryd mae'r Cyngor yn rhoi trwyddedau hurio preifat i ymgeiswyr sydd â cherbydau sy'n bodloni'r meini prawf trwyddedu a'r fanyleb cerbydau (fel yr amlinellir yn y Llyfr Glas). Mae swyddogion yn bwriadu cael gwared ar Amod 2.1 (h) sy'n ymwneud â seddau yn unol â'r canllawiau diweddaraf yr Adran Gludiant ac yn dilyn pryderon a godwyd gan weithredwyr.

2.2

Dirprwywyd awdurdod i'r swyddogion i roi trwyddedau cerbyd yn unol â'r polisi cyfredol. Ar adegau, pan nad yw cerbyd yn bodloni'r fanyleb cerbyd, rhaid i Swyddogion gyfeirio'r mater i'r Aelodau.

3. GWYBODAETH GEFNDIR

3.1 Bydd yr Aelodau'n cofio bod Swyddogion, dros y misoedd diwethaf, wedi gorfod cyfeirio nifer o geisiadau o'r fath nad ydynt yn gallu cydymffurfio ag amod 2.1(h), i'r Pwyllgor. Rhoddir manylion Amod 2.1 (h) y cyfeirir ato isod:

3.2

'Rhaid i ddyluniad a gwneuthuriad pob cerbyd ganiatáu i bob teithiwr gael mynediad clir a dirwysr at allanfa mewn argyfwng. (Ni fydd unrhyw gerbyd yn cael ei drwyddedu dan unrhyw amgylchiadau os yw'n ofynnol i unrhyw deithiwr symud neu wyro unrhyw sedd i fynd i mewn neu allan o

unrhyw sedd maent yn eistedd ynddi yn y cerbyd).'

3.3

Cafodd yr amod uchod ei gynnwys ym manyleb y cerbyd gan fod yr Adran Gludiant (DfT) yn ei argymhell ar y pryd. Y rheswm oedd y posibilrwydd na fyddai modd gwyro sedd, pan fydd rhywun yn eistedd ynddi, os bydd teithiwr yn cael ei anafu neu'n marw.

3.4

Nid yw'r canllawiau diweddaraf a gyhoeddwyd gan y DfT yn cyfeirio bellach at wro seddi mewn perthynas â cherbydau hurio preifat. Dangosir canllawiau arfer gorau cyfredol y DfT sy'n ymwneud â cherbydau yn Atodiad A.

3.5

Mae gwiriadau gyda'n hawdurdodau cyfagos yn cadarnhau bod y gofyniad hwn wedi cael ei dynnu oddi ar eu manyleb cerbydau o ganlyniad i'r newidiadau a grybwyllwyd uchod i gyfarwyddyd y DfT. Y farn gyffredinol yw y bydd trwyddedau cerbyd yn cael eu rhoi ar gyfer y nifer o deithwyr y mae dogfen gofrestru V5 y DVLA yn ystyried sydd yn briodol.

3.6

Mae gwneuthurwyr ceir a'r DVLA yn pennu nifer o seddau ar gyfer cerbyd penodol. Bydd y cerbydau hyn wedi cael eu profi yn ôl safonau cyfredol yr UE gyda'r bwriad o gludo'r nifer o deithwyr a nodwyd.

3.7

Yn y gorffennol roedd disgwyl i'r ymgeiswyr/ perchnogion addasu cerbydau, er enghraifft, cael gwared â seddi a thrwy hynny leihau nifer y teithwyr y gall y cerbyd eu cludo, i gydymffurfio â'r Llyfr Glas neu gael eu cyfeirio at y pwyllgor. Gall y dewis olaf arwain at oedi hir cyn penderfynu ar gais cerbyd ac felly nid oes dewis gan yr ymgeiswyr ond addasu'r cerbyd er mwyn cydymffurfio â'r fanyleb cerbydau.

3.8

Er gwybodaeth i'r Aelodau cymeradwywyd pob cais blaenorol nad oedd yn cyflawni amod 2.1(h) ac a ddewisodd i gyfeirio eu cais at y Pwyllgor i'w ystyried.

3.9

Ar hyn o bryd, mae'r Swyddogion yn cynnig bod yr Aelodau yn ystyried dileu amod 2.1(h) sy'n ymwneud â cherbydau hurio preifat yn unig, gydag ymchwiliad pellach ac ystyriaeth yn cael ei roi i gerbydau hacni, o ystyried yr effaith bosibl y gall dileu'r amod hwn ei gael ar y fflyd cerbydau hacni, er enghraifft, cerbydau mwy o faint yn cymryd mwy nag un lle ar safleoedd tacsis. Byddai swyddogion yn adrodd yn ôl i gyfarfod yn y dyfodol ar ôl cwblhau adolygiad trylwyr o'r fanyleb cerbydau hacni.

3.10

Ystyriaethau eraill i'w cofio wrth adolygu dileu'r amod hwn ar gyfer cerbydau hacni fyddai bod y fanyleb cerbydau (y manylir arnynt yn yr amodau cerbyd hacni ac amodau llogi preifat presennol), ar gyfer

3.11 cerbydau hacni yn wahanol i'r un ar gyfer hurio preifat.

Er gwybodaeth i'r Aelodau, y fanyleb cerbydau ar gyfer Hurio Preifat yw y bydd y Cyngor yn ystyried unrhyw gar ystâd canolig 4 a 5 drws, neu gar salŵn neu ystâd canolig / mawr, MPV, SUV, bws mini ac ati a ddynodwyd gan Gymdeithas y Gwneuthurwyr a'r Masnachwyr Moduron. Y fanyleb cerbydau ar gyfer Cerbydau Hacni yw y bydd y Cyngor yn ystyried unrhyw gar salŵn neu ystâd 4 neu 5 drws confensiynol, Cobiau

4. Llundain a adeiladwyd yn bwrpasol, neu dacsis eraill a adeiladwyd neu a addaswyd yn bwrpasol.

4.1

YMGYNGHORI

Pe bai'r Aelodau o blaid cefnogi'r bwriad i ddileu amod 2.1 (h) Amodau Trwyddedu Cerbydau Hacni a Hurio Preifat, bydd y Swyddogion yn dechrau ymgynghori'n ffurfiol gyda phob Perchennog Cerbyd Hacni a Gweithredwr Hurio Preifat a gyrwyr trwyddedig.

4.2

5. Bydd unrhyw sylwadau yn dilyn yr ymgynghoriad yn cael eu hadrodd i'r Pwyllgor Trwyddedu yn y dyfodol er mwyn i'r Aelodau eu hystyried.

5.1

ARGYMHELLIAD

Bod Aelodau'n cefnogi'r cynigion a nodir yn 4.9 uchod a bod Swyddogion yn dechrau ymgynghoriad ffurfiol gyda phob deiliaid trwydded

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

APPENDIX 1

VEHICLES

Specification Of Vehicle Types That May Be Licensed

1. The legislation gives local authorities a wide range of discretion over the types of vehicle that they can license as taxis or PHVs. Some authorities specify conditions that in practice can only be met by purpose-built vehicles but the majority license a range of vehicles.
2. Normally, the best practice is for local licensing authorities to adopt the principle of specifying as many different types of vehicle as possible. Indeed, local authorities might usefully set down a range of general criteria, leaving it open to the taxi and PHV trades to put forward vehicles of their own choice which can be shown to meet those criteria. In that way there can be flexibility for new vehicle types to be readily taken into account.
3. It is suggested that local licensing authorities should give very careful consideration to a policy which automatically rules out particular types of vehicle or prescribes only one type or a small number of types of vehicle. For example, the Department believes authorities should be particularly cautious about specifying only purpose-built taxis, with the strict constraint on supply that that implies. But of course the purpose-built vehicles are amongst those which a local authority could be expected to license. Similarly, it may be too restrictive to automatically rule out considering Multi-Purpose Vehicles, or to license them for fewer passengers than their seating capacity (provided of course that the capacity of the vehicle is not more than eight passengers).
4. The owners and drivers of vehicles may want to make appropriate adaptations to their vehicles to help improve the personal security of the drivers. Licensing authorities should look favourably on such adaptations, but, as mentioned in paragraph 35 below, they may wish to ensure that modifications are present when the vehicle is tested and not made after the testing stage.

Tinted windows

30. The minimum light transmission for glass in front of, and to the side of, the driver is 70%. Vehicles may be manufactured with glass that is darker than this fitted to windows rearward of the driver, especially in estate and people carrier style vehicles. When licensing vehicles, authorities should be mindful of this as well as the large costs and inconvenience associated with changing glass that conforms to both Type Approval and Construction and Use Regulations.

Imported vehicles: type approval (see also “stretched limousines”, paras 40-44 below)

31. It may be that from time to time a local authority will be asked to license as a taxi or PHV a vehicle that has been imported independently (that is, by somebody other than the manufacturer). Such a vehicle might meet the local authority's criteria for licensing, but the local authority may nonetheless be uncertain about the wider rules for foreign vehicles being used in the UK. Such vehicles will be subject to the 'type approval' rules. For

passenger cars up to 10 years old at the time of first GB registration, this means meeting the technical standards of either:

- a European Whole Vehicle Type approval;
- a British National Type approval; or
- a Individual Vehicle Approval.

Most registration certificates issued since late 1998 should indicate the approval status of the vehicle. The technical standards applied (and the safety and environmental risks covered) under each of the above are proportionate to the number of vehicles entering service. Further information about these requirements and the procedures for licensing and registering imported vehicles can be seen at www.businesslink.gov.uk/vehicleapprovalschemes

Vehicle Testing

32. There is considerable variation between local licensing authorities on vehicle testing, including the related question of age limits. The following can be regarded as best practice:

- **Frequency Of Tests.** The legal requirement is that all taxis should be subject to an MOT test or its equivalent once a year. For PHVs the requirement is for an annual test after the vehicle is three years old. An annual test for licensed vehicles of whatever age (that is, including vehicles that are less than three years old) seems appropriate in most cases, unless local conditions suggest that more frequent tests are necessary. However, more frequent tests may be appropriate for older vehicles (see 'age limits' below). Local licensing authorities may wish to note that a review carried out by the National Society for Cleaner Air in 2005 found that taxis were more likely than other vehicles to fail an emissions test. This finding, perhaps suggests that emissions testing should be carried out on ad hoc basis and more frequently than the full vehicle test.
- **Criteria For Tests.** Similarly, for mechanical matters it seems appropriate to apply the same criteria as those for the MOT test to taxis and PHVs*. The MOT test on vehicles first used after 31 March 1987 includes checking of all seat belts. However, taxis and PHVs provide a service to the public, so it is also appropriate to set criteria for the internal condition of the vehicle, though these should not be unreasonably onerous.

*A manual outlining the method of testing and reasons for failure of all MOT tested items can be obtained from the Stationary Office see <http://www.tsoshop.co.uk/bookstore.asp?FO=1159966&Action=Book&From=SearchResults&ProductID=0115525726>

- **Age Limits.** It is perfectly possible for an older vehicle to be in good condition. So the setting of an age limit beyond which a local authority will not license vehicles may be arbitrary and inappropriate. But a greater frequency of testing may be appropriate for older vehicles - for example, twice-yearly tests for vehicles more than five years old.

- Number Of Testing Stations. There is sometimes criticism that local authorities provide only one testing centre for their area (which may be geographically extensive). So it is good practice for local authorities to consider having more than one testing station. There could be an advantage in contracting out the testing work, and to different garages. In that way the licensing authority can benefit from competition in costs. (The Vehicle Operators and Standards Agency – VOSA – may be able to assist where there are local difficulties in provision of testing stations.)

33. The Technical Officer Group of the Public Authority Transport Network has produced Best Practice Guidance which focuses on national inspection standards for taxis and PHVs. Local licensing authorities might find it helpful to refer to the testing standards set out in this guidance in carrying out their licensing responsibilities. The PATN can be accessed via the Freight Transport Association.

Personal security

34. The personal security of taxi and PHV drivers and staff needs to be considered. The Crime and Disorder Act 1998 requires local authorities and others to consider crime and disorder reduction while exercising all of their duties. Crime and Disorder Reduction Partnerships are also required to invite public transport providers and operators to participate in the partnerships. Research has shown that anti-social behaviour and crime affects taxi and PHV drivers and control centre staff. It is therefore important that the personal security of these people is considered.
35. The owners and drivers of vehicles will often want to install security measures to protect the driver. Local licensing authorities may not want to insist on such measures, on the grounds that they are best left to the judgement of the owners and drivers themselves. But it is good practice for licensing authorities to look sympathetically on - or actively to encourage - their installation. They could include a screen between driver and passengers, or CCTV. Care however should be taken that security measures within the vehicle do not impede a disabled passenger's ability to communicate with the driver. In addition, licensing authorities may wish to ensure that such modifications are present when the vehicle is tested and not made after the testing stage.
36. There is extensive information on the use of CCTV, including as part of measures to reduce crime, on the Home Office website (e.g. <http://scienceandresearch.homeoffice.gov.uk/hosdb/cctv-imaging-technology/CCTV-andimaging-publications>) and on the Information Commission's Office website (www.ico.gov.uk). CCTV can be both a deterrent to would-be trouble makers and be a source of evidence in the case of disputes between drivers and passengers and other incidents. There is a variety of funding sources being used for the implementation of security measures for example, from community safety partnerships, local authorities and drivers themselves.
37. Other security measures include guidance, talks by the local police and conflict avoidance training. The Department has recently issued guidance for taxi and PHV drivers to help them improve their personal security. These can be accessed on the Department's website at: <http://www.dft.gov.uk/pgr/crime/taxiphv/>.

In order to emphasise the reciprocal aspect of the taxi/PHV service, licensing authorities might consider drawing up signs or notices which set out not only what passengers can expect from drivers, but also what drivers can expect from passengers who use their service. Annex B contains two samples which are included for illustrative purposes but local authorities are encouraged to formulate their own, in the light of local conditions and circumstances. Licensing authorities may want to encourage the taxi and PHV trades to build good links with the local police force, including participation in any Crime and Disorder Reduction Partnerships.

Vehicle Identification

38. Members of the public can often confuse PHVs with taxis, failing to realise that PHVs are not available for immediate hire and that a PHV driver cannot be hailed. So it is important to distinguish between the two types of vehicle. Possible approaches might be:

- a licence condition that prohibits PHVs from displaying any identification at all apart from the local authority licence plate or disc. The licence plate is a helpful indicator of licensed status and, as such, it helps identification if licence plates are displayed on the front as well as the rear of vehicles. However, requiring some additional clearer form of identification can be seen as best practice. This is for two reasons: firstly, to ensure a more positive statement that the vehicle cannot be hired immediately through the driver; and secondly because it is quite reasonable, and in the interests of the travelling public, for a PHV operator to be able to state on the vehicle the contact details for hiring;
- a licence condition which requires a sign on the vehicle in a specified form. This will often be a sign of a specified size and shape which identifies the operator (with a telephone number for bookings) and the local licensing authority, and which also has some words such as 'pre-booked only'. This approach seems the best practice; it identifies the vehicle as private hire and helps to avoid confusion with a taxi, but also gives useful information to the public wishing to make a booking. It is good practice for vehicle identification for PHVs to include the contact details of the operator.
- Another approach, possibly in conjunction with the previous option, is a requirement for a roof-mounted, permanently illuminated sign with words such as 'pre-booked only'. But it can be argued that any roof-mounted sign, however unambiguous its words, is liable to create confusion with a taxi. So roof-mounted signs on PHVs are not seen as best practice.

Environmental Considerations

39. Local licensing authorities, in discussion with those responsible for environmental health issues, will wish to consider how far their vehicle licensing policies can and should support any local environmental policies that the local authority may have adopted. This will be of particular importance in designated Air Quality Management Areas (AQMAs), Local authorities may, for example, wish to consider setting vehicle emissions standards for taxis and PHVs. However, local authorities would need to carefully and thoroughly

assess the impact of introducing such a policy; for example, the effect on the supply of taxis and PHVs in the area would be an important consideration in deciding the standards, if any, to be set. They should also bear in mind the need to ensure that the benefits of any policies outweigh the costs (in whatever form).

Stretched Limousines

1. Local licensing authorities are sometimes asked to license stretched limousines as PHVs. It is suggested that local authorities should approach such requests on the basis that these vehicles – where they have fewer than nine passenger seats -have a legitimate role to play in the private hire trade, meeting a public demand. Indeed, the Department's view is that it is not a legitimate course of action for licensing authorities to adopt policies that exclude limousines as a matter of principle and that any authorities which do adopt such practices are leaving themselves open to legal challenge. A policy of excluding limousines creates an unacceptable risk to the travelling public, as it would inevitably lead to higher levels of unlawful operation. Public safety considerations are best supported by policies that allow respectable, safe operators to obtain licences on the same basis as other private hire vehicle operators. The Department has now issued guidance on the licensing arrangements for stretched limousines. This can be accessed on the Department's website at <http://www.dft.gov.uk/pgr/regional/taxis/stretchlimousines.pdf>.
2. The limousine guidance makes it clear that most operations are likely to fall within the PHV licensing category and not into the small bus category. VOSA will be advising limousine owners that if they intend to provide a private hire service then they should go to the local authority for PHV licences. The Department would expect licensing authorities to assess applications on their merits; and, as necessary, to be proactive in ascertaining whether any limousine operators might already be providing an unlicensed service within their district.
3. Imported stretched limousines were historically checked for compliance with regulations under the Single Vehicle Approval (SVA) inspection regime before they were registered. This is now the Individual Vehicle Approval (IVA) scheme. The IVA test verifies that the converted vehicle is built to certain safety and environmental standards. A licensing authority might wish to confirm that an imported vehicle was indeed tested by VOSA for IVA before being registered and licensed (taxed) by DVLA. This can be done either by checking the V5C (Registration Certificate) of the vehicle, which may refer to IVA under the "Special Note" section; or by writing to VOSA, Ellipse, Padley Road, Swansea, SA1 8AN, including details of the vehicle's make and model, registration number and VIN number.
4. Stretched limousines which clearly have more than 8 passenger seats should not of course be licensed as PHVs because they are outside the licensing regime for PHVs. However, under some circumstances the SVA regime accepted vehicles with space for more than 8 passengers, particularly where the precise number of passenger seats was hard to determine. In these circumstances, if the vehicle had obtained an SVA certificate, the authority should consider the case on its merits in deciding whether to license the vehicle under the strict condition that the vehicle will not be used to carry more than 8 passengers, bearing in mind that refusal may encourage illegal private hire operation.

1. Many councils are concerned that the size of limousines prevents them being tested in conventional MoT garages. If there is not a suitable MoT testing station in the area then it would be possible to test the vehicle at the local VOSA test stations. The local enforcement office may be able to advise (contact details on <http://www.vosa.gov.uk>).

QUANTITY RESTRICTIONS OF TAXI LICENCES OUTSIDE LONDON

1. The present legal provision on quantity restrictions for taxis outside London is set out in section 16 of the Transport Act 1985. This provides that the grant of a taxi licence may be refused, for the purpose of limiting the number of licensed taxis 'if, but only if, the [local licensing authority] is satisfied that there is no significant demand for the services of hackney carriages (within the area to which the licence would apply) which is unmet'.
2. Local licensing authorities will be aware that, in the event of a challenge to a decision to refuse a licence, the local authority concerned would have to establish that it had, reasonably, been satisfied that there was no significant unmet demand.
3. Most local licensing authorities do not impose quantity restrictions; the Department regards that as best practice. Where restrictions are imposed, the Department would urge that the matter should be regularly reconsidered. The Department further

ADRODDIAD I'R:	Pwyllgor Trwyddedu
DYDDIAD:	3 Rhagfyr 2014
SWYDDOG ARWEINIOL:	Pennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd
SWYDDOG CYSWLLT:	Uwch Swyddog Technegol (Trwyddedu) trwyddedu@sirddinbych.gov.uk 01824 706451
TESTUN:	Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol 2014/15

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

- 1.2 Rhoi gwybod i Aelodau am rai mân newidiadau i Raglen Gwaith i'r Dyfodol 2014/15 a gymeradwywyd yn wreiddiol ym mis Mawrth 2014.

2. CRYNODEB GWEITHREDOL

- 2.1 Mae Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol arfaethedig ynghlwm, yn Atodiad 1, i'r Aelodau ei hystyried a'i chymeradwyo.

3. GWYBODAETH GEFNDIR

- 3.1 Bydd yr Aelodau'n ymwybodol iddynt gymeradwyo Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol 18 mis o hyd yng nghyfarfod diwethaf y Pwyllgor Trwyddedu.
- 3.2 Yn dilyn Archwiliad Mewnol o weithdrefnau trwyddedu tacsis, argymhellwyd camau gweithredu i wella'n gwiriadau cefndir ar gyfer trwyddedu tacsis. Roedd yr argymhellion hyn yn golygu bod angen llunio a gweithredu newidiadau i'n prosesau cyfredol ar unwaith. Cynhaliwyd adolygiad llawn o'r broses gyrrwyr cerbydau hacni a hurio preifat, felly e.e. gwiriadau Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd (GDG), gwasanaeth gwirio trwyddedau gyrru'r DVLA, Contractau Ysgolion a Gwasanaethau Cymdeithasol, gan ychwanegu nifer o elfennau ychwanegol i'r broses drwyddedu, sydd, yn ei dro, wedi cynyddu llwyth gwaith yr Uwch Swyddog.
- 3.3 Yn sgil Deddf Plismona a Throsedd 2009 a ddaeth i rym ddiwedd 2011 cafodd y drefn o drwyddedu eiddo sy'n darparu adloniant rhyw ei chynnwys o dan yr un drefn a'r drefn o drwyddedu Siopau Rhyw a Sinemâu Rhyw (Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol)

1982). Mae'n hanfodol felly i gynnal adolygiad trylwyr o'r Polisi Sefydliadau Rhyw er mwyn sicrhau ei fod yn dal i ddiwallu anghenion trigolion Sir Ddinbych ac yn addas i'w bwrpas.

3.4 Gan ystyried yr uchod yn llawn, hoffai Swyddogion felly wneud rhai mân newidiadau i'r Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol, fel y nodir isod:

1. Symud yr adroddiad adolygu Sefydliadau Rhyw a oedd wedi ei drefnu ar gyfer y cyfarfod hwn i gyfarfod mis Mawrth 2015 i gyd-fynd ag adnewyddu'r Drwydded Sefydliad Rhyw bresennol.
2. Hefyd i ddod ag adroddiad yn ôl ar ganlyniad y Cod Gwisg a Chod Ymddygiad Da i Yrwy'r diwygiedig yn dilyn yr ymgynghoriad a'r sesiwn gweithdy a drefnwyd

4. **ARGYMHELLIAD**

4.1 Dylai'r Aelodau'n nodi cynnwys yr adroddiad a chymeradwyo'r newidiadau i'r Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol, fel y manylir yn 3.4 uchod.

ADRODDIAD I'R: PWYLLGOR TRWYDDEDU**DYDDIAD: 3 Rhagfyr 2014****ADRODDIAD GAN: PENNAETH CYNLLUNIO A GWARCHOD Y CYHOEDD****TESTUN: RHAGLEN WAITH Y PWYLLGOR TRWYDDEDU 2014/15**

DYDDIAD	ADRODDIAD	SYLW
Rhagfyr 2014	Adolygu Polisi Manyleb Cerbyd.	Adroddiad i'r Aelodau ei ystyried
Mawrth 2015	Adolygu Polisi Masnachu ar y Stryd	Adroddiad i'r Aelodau ei ystyried a chymeradwyo fod y Swyddogion yn ymgynghori â phawb sydd â diddordeb
	Polisi Deddf Delwyr Metel Sgrap 2013	Adroddiad i'r Aelodau er mwyn cymeradwyo Polisi arfaethedig Gogledd Cymru.
	Adnewyddu Sefydliad Rhyw	Adroddiad i'r Aelodau i ystyried adnewyddu Trwydded Sefydliad Rhyw cyfredol
	Adolygu Polisi Sefydliad Rhyw Cyfredol	Adroddiad i'r Aelodau ei ystyried
	Cod Gwisg Gyrwyr Diwygiedig	Adroddiad i Aelodau ei ystyried yn dilyn yr ymgynghoriad
	Polisi Cod Ymarfer Da	Adroddiad i Aelodau ei ystyried yn dilyn yr ymgynghoriad
Mehfin 2015	Adolygu Polisi Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat cyfredol yn ymwneud â Cherbydau	Adroddiad i'r Aelodau i ystyried a chymeradwyo diwygiadau arfaethedig i'r polisi
Medi 2015	Adolygu Polisi Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat cyfredol yn ymwneud â Gweithredwyr	Adroddiad i'r Aelodau i ystyried a chymeradwyo diwygiadau arfaethedig i'r polisi

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

Yn rhinwedd Paragraff(au) 12, 14 Rhan 4, Atodlen 12A
Deddf Llywodraeth Leol 1972.

Document is Restricted

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

Document is Restricted

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

Yn rhinwedd Paragraff(au) 12, 14 Rhan 4, Atodlen 12A
Deddf Llywodraeth Leol 1972.

Document is Restricted

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

Yn rhinwedd Paragraff(au) 12, 14 Rhan 4, Atodlen 12A
Deddf Llywodraeth Leol 1972.

Document is Restricted

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

Yn rhinwedd Paragraff(au) 12, 14 Rhan 4, Atodlen 12A
Deddf Llywodraeth Leol 1972.

Document is Restricted

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

Yn rhinwedd Paragraff(au) 12, 14 Rhan 4, Atodlen 12A
Deddf Llywodraeth Leol 1972.

Document is Restricted

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

Yn rhinwedd Paragraff(au) 12, 14 Rhan 4, Atodlen 12A
Deddf Llywodraeth Leol 1972.

Document is Restricted

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag