

At: Pwyllgor Trwyddedu

Dyddiad: 27 Chwefror 2019

Rhif Union: 01824 712568

ebost: democrataidd@sirddinbych.gov.uk

Annwyl Gyngorydd

Fe'ch gwahoddir i fynychu cyfarfod y **PWYLLGOR TRWYDDEDU, DYDD MAWRTH, 5 MAWRTH 2019** am **9.30 am** yn **SIAMBR Y CYNGOR, TY RUSSELL, Y RHYL**.

Yn gywir iawn

G Williams
Pennaeth Gwasanaethau Cyfreithiol a Democrataidd

AGENDA

RHAN 1 – ESTYNNIR GWAHODDIAD I'R WASG AC AELODAU'R CYHOEDD FOD YN BRESENNOL YN Y RHAN HWN O'R CYFARFOD

1 YMDDIHEURIADAU

2 DATGANIADAU O FUDDIANT

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 BRYD FEL Y'U CYTUNWYD GAN Y CADEIRYDD

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

4 COFNODION Y CYFARFOD DIWETHAF (Tudalennau 9 - 16)

Derbyn cofnodion y Pwyllgor Trwyddedu a gynhaliwyd ar 5 Rhagfyr 2018 (copi'n amgaaedig).

RHAN 2 - MATERION CYFRINACHOL

Argymhellir yn unol ag Adran 100A(4) Deddf Llywodraeth Leol 1972 y dylid gwahardd y Wasg a'r Cyhoedd o'r cyfarfod tra bydd yr eitemau busnes canlynol yn cael eu hystyried oherwydd ei bod yn debygol y bydd gwybodaeth eithriedig (fel y diffinnir ym Mharagraff 12 a 13 Rhan 4 Atodlen 12A y Ddeddf) yn cael ei datgelu.

5 CAIS AM DRWYDDED AR GYFER CERBYD HURIO PREIFAT (Tudalennau 17 - 28)

Ystyried adroddiad cyfrinachol gan y Pennaeth Cynllunio a Diogelu'r Cyhoedd (copi ynghlwm) yn gofyn i aelodau benderfynu ar gais am Drwydded Cerbydau Hurio Preifat.

RHAN 1 – ESTYNNIR GWAHODDIAD I'R WASG AC AELODAU'R CYHOEDD FOD YN BRESENNOL YN Y RHAN HWN O'R CYFARFOD

6 POLISI EITHRIO CERBYD HURIO PREIFAT ARFAETHEDIG (Tudalennau 29 - 38)

I ystyried adroddiad gan Bennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (copi'n amgaeedig) yn cyflwyno Polisi Eithrio Cerbyd Hurio Preifat Arfaethedig, i'w ystyried a'i gymeradwyo ar gyfer ymgynghori ffurfiol.

7 POLISI DEFNYDD ARFAETHEDIG CERBYD HACNI ARFAETHEDIG (Tudalennau 39 - 44)

I ystyried adroddiad gan Bennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (copi'n amgaeedig), i aelodau adolygu'r Polisi Defnydd Arfaethedig Cerbyd Hacni.

8 YMATEB DRAFFT I YMGYNGHORIAD LLYWODRAETH CYMRU AR WELLA CLUDIANT CYHOEDDUS (Tudalennau 45 - 110)

Ystyried adroddiad gan y Pennaeth Cynllunio a Diogelu'r Cyhoedd (copi ynghlwm) yn cyflwyno ymateb drafft y Cyngor i ymgynghoriad Llywodraeth Cymru ar wella cludiant cyhoeddus.

9 Y WYBODAETH DDIWEDDARAF AR WAITH YR ADAIN DRWYDDEDU (Tudalennau 111 - 116)

I ystyried adroddiad gan Bennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (copi'n amgaeedig), yn diweddarau aelodau ar waith yr Adain Drwyddedu yn ystod 2018.

10 BLAENRAGLEN WAITH Y PWYLLGOR TRWYDDEDU (Tudalennau 117 - 120)

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

AELODAETH

Y Cynghorwyr

Hugh Carson Irving (Cadeirydd)

Alan James (Is-Gadeirydd)

Joan Butterfield

Arwel Roberts

Brian Jones

Rhys Thomas

Richard Mainon

Tony Thomas

Barry Mellor

Huw Williams

Melvyn Mile

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: Rhwch 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, 5 Rhagfyr 2018 am 9.30 am.

YN BRESENNOL

Y Cyngorwyr Hugh Irving (Cadeirydd), Alan James (Is-Gadeirydd), Brian Jones, Richard Mainon, Melvyn Mile, Arwel Roberts, Tony Thomas, Rhys Thomas a Huw Williams

HEFYD YN BRESENNOL

Cyfreithiwr (AL), Rheolwr Busnes Gwarchod y Cyhoedd (IM), Swyddog Trwyddedu (NJ), Swyddogion Gorfodi (HB a KB) a Gweinyddwr Pwyllgorau (KEJ)

MATERION O HYSBYSIAD

Y Cadeirydd -

- (i) cyflwynwyd a chroesawyd y Swyddog Gorfodi Trwyddedu (KB) i'r cyfarfod;
- (ii) adroddodd ar ymweliad rheoleiddio ar y cyd i safleoedd trwyddedig yn y Rhyl, Prestatyn a Gallt Melyd a gyflawnwyd gyda'r Cynghorydd Tony Thomas (Aelod Arweiniol dros Drwyddedu), Swyddogion Trwyddedu a Heddlu Gogledd Cymru gyda'r golwg o hyrwyddo amcanion trwyddedu a bu ymgysylltiad cadarnhaol rhwng yr holl bartion. Un mater i'w nodi oedd y dystiolaeth o ddefnydd o gyffuriau mewn rhai safleoedd trwyddedig, a oedd yn cael ei ddatrys trwy ddull amlasiantaeth ac ymgysylltiad gyda deiliaid trwydded, a
- (iii) chadarnhaodd y bydd trefn y rhaglen yn amrywio er mwyn bodloni'r unigolion sy'n mynychu ar gyfer eitemau penodol.

1 YMDDIHEURIADAU

Y Cyngorwyr Joan Butterfield a Barry Mellor

2 DATGAN CYSYLLTIADAU

Ni ddatganwyd unrhyw gysylltiad.

3 MATERION BRYN FEL Y'U CYTUNWYD GAN Y CADEIRYDD

Ni chodwyd unrhyw fater brys.

4 COFNODION Y CYFARFOD DIWETHAF

Cyflwynwyd cofnodion y Pwyllgor Trwyddedu a gynhaliwyd ar 13 Mehefin 2018.

PENDERFYNWYD derbyn cofnodion y cyfarfod a gynhaliwyd ar 13 Mehefin 2018 a'u cadarnhau fel cofnod cywir.

5 DIWEDDARIAD AR BOLISI EUOGFARNAU CERBYDAU HACNI A HURIO PREIFAT

Cyflwynodd y Swyddog Trwyddedu adroddiad (dosbarthwyd yn flaenorol) i roi'r wybodaeth ddiweddaraf i aelodau ar adolygiad y Cyngor o Bolisi Collfarn Gyrwyr Cerbyd Hacni a Cherbydau Hurio Preifat a derbyn cymeradwyaeth i fabwysiadu dogfen ganllawiau Sefydliad Trwyddedu (IOL) ar ddyfarnu addasrwydd ymgeiswyr a deiliaid trwydded ym masnachau cerbyd Hacni a cherbydau hurio preifat (wedi'i atodi i'r adroddiad).

Derbyniodd aelodau'r wybodaeth ddiweddaraf ar Ganllawiau IOL yn eu cyfarfod diwethaf a dim ond Sir Fôn oedd wedi mynegi diddordeb mewn mabwysiadu'r ddogfen. Ers hynny, cytunodd Panel Technegol Trwyddedu Cymru Gyfan mewn egwyddor, y dylai bob awdurdod lleol edrych i fabwysiadu'r polisi collfarn IOL er mwyn sicrhau cysondeb ar draws y rhanbarth a dynododd y mwyafrif o awdurdodau trwyddedu yng Ngogledd Cymru y byddent yn edrych i fabwysiadu'r Canllawiau. Pe byddai'r aelodau'n penderfynu mabwysiadu'r Canllawiau, cynigodd swyddogion strategaeth ymgysylltu i godi ymwybyddiaeth a thrafod goblygiadau'r ddogfen ar ddeiliaid trwydded presennol.

Yn ystod y drafodaeth a ddilynodd, ymatebodd swyddogion i gwestiynau'r aelodau fel a ganlyn -

- cafodd y Canllawiau eu datblygu gyda chyfraniadau gan Gymdeithas Llywodraeth Leol, Cyfreithwyr Llywodraeth Leol a Chymdeithas Genedlaethol Swyddogion Gorfodi Trwyddedu ac yn destun i ymgynghoriad cyhoeddus eang yn cynnwys Cynghorwyr a Masnachwyr Cerbydau Hurio Preifat, academyddion, y Gwasanaethau Prawf a'r Heddlu – roedd rhestr lawn o'r cyfranwyr wedi'i nodi o fewn y ddogfen.
- roedd yr IOL wedi cyflawni arolwg i fesur y sefyllfa bresennol o ran mabwysiadu'r polisi yn genedlaethol a datgelodd y ffigyrau diweddaraf bod 99% o'r 160 o ymatebwyr wedi cydnabod manteision polisi cenedlaethol safonedig; roedd y mwyafrif o'r rhai a oedd yn edrych i adolygu eu polisi wedi dynodi y byddent yn gwneud hynny gyda'r golwg o fabwysiadu Canllawiau IOL, a phan adolygir eraill eu polisi byddent yn edrych i fabwysiadu Canllawiau IOL er mwyn sicrhau unffurfiaeth. O ran Rhanbarth Gogledd Cymru mynegodd holl awdurdodau lleol ddymuniad i fabwysiadu'r Canllawiau ac eithrio Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy a ddynododd na fyddent yn mabwysiadu'r polisi ond yn rhoi sylw iddo.
- nid oedd strategaeth ymgysylltu ar gyfer deiliaid trwydded presennol wedi ei gwblhau eto ond byddai'n cynnwys sesiynau ar draws y sir ar amseroedd amrywiol ac yn debygol o gynnwys sesiynau ar sail un i un gydag unigolion a effeithir yn uniongyrchol; byddai cysylltiad dechreuol yn cael ei wneud drwy'r newyddlen flynyddol ar gyfer deiliaid trwydded.

Cydnabu'r Pwyllgor Trwyddedu fanteision mabwysiadu'r Canllawiau er mwyn darparu dull cyson o benderfynu addasrwydd ymgeiswyr a deiliaid trwydded a darparu graddfa o unffurfedd ar draws y rhanbarth o ran hynny. Nodwyd hefyd y

byddai mabwysiadu'r canllawiau yn darparu diogelwch ychwanegol ar gyfer awdurdodau lleol mewn digwyddiad o apêl. O ganlyniad -

PENDERFYNWYD y byddai aelodau'n -

- (a) *Mabwysiadu Canllawiau'r Sefydliad Trwyddedu wrth benderfynu addasrwydd ymgeiswyr a deiliaid trwydded ym masnachau cerbyd hacni a cherbydau hurio preifat;*
- (b) *Cyfarwyddo swyddogion i lunio polisi sy'n bodloni cynnwys dogfen ganllawiau Sefydliad Trwyddedu ac adrodd yn ôl yn y cyfarfod ym Mehefin 2019 gyda golwg o'i weithredu ar 1 Gorffennaf 2019, a*
- (c) *Bod swyddogion yn cysylltu, drwy ohebiaeth a sesiynau ar draws y sir, gyda holl ddeiliaid trwydded Cerbyd Hacni a Cherbydau Hurio Preifat ar ddogfen ganllawiau'r Sefydliad Trwyddedu.*

Gwahardd y wasg a'r cyhoedd

PENDERFYNWYD o dan Adran 100A Deddf Llywodraeth Leol 1972. Bydd y Wasg a'r Cyhoedd yn cael eu gwahardd o'r cyfarfod ar gyfer yr eitem ganlynol ar sail y bydd yn cynnwys datgelu gwybodaeth wedi'i wahardd fel y diffinnir ym Mharagraffau 12 a 14 Rhan 4 o Atodlen 12A y Ddeddf.

6 CAIS AM DRWYDDED AR GYFER CERBYD HURIO PREIFAT

Cyflwynwyd adroddiad gan Pennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (dosbarthwyd yn flaenorol) -

- (i) derbyniwyd cais am Drwydded Cerbyd Hurio Preifat;
- (ii) roedd y cerbyd wedi ei drwyddedu ar gyfer hurio preifat yn flaenorol ond ni adnewyddwyd y drwydded cyn i'r drwydded bresennol ddod i ben ym mis Ebrill 2018, ac felly roedd angen delio â'r cais fel cais trwydded cerbyd newydd.
- (iii) nid oedd y swyddogion mewn safle i gymeradwyo'r cais gan fod y cerbyd wedi'i gofrestru yn 2007 ac felly nid oedd yn cydymffurfio â pholisi presennol y Cyngor a oedd yn nodi na ddylai unrhyw gerbyd wedi ei drwyddedu o dan gais newydd fod yn hŷn na 5 oed o ddyddiad ei gofrestru cyntaf, a
- (iv) gwahoddwyd yr ymgeisydd i fynychu'r cyfarfod i gefnogi ei chais ac ateb cwestiynau'r aelodau.

Roedd yr ymgeisydd yn bresennol a chadarnhaodd ei bod wedi derbyn yr adroddiad a gweithdrefnau'r pwyllgor.

Cyflwynodd y Swyddog Gorfodi (HB) yr adroddiad a gofynnwyd i'r Pwyllgor Trwyddedu ystyried os oedd yn briodol gwyro oddi wrth bolisi'r Cyngor o ran y

gofyniad oedran ar gyfer cerbydau newydd er mwyn cymeradwyo'r cais fel yr ymgeisiwyd amdano.

Dywedodd yr ymgeisydd bod y cerbyd mewn cyflwr taclus, yn fecanyddol ddiogel, ac yn addas i'r diben fel y gwelwyd yn y lluniau a ddarparwyd. Ni chyflawnwyd unrhyw waith tacsï cyffredinol, dim ond gwaith contract ysgol ac roedd y cerbyd wedi ei addasu ar gyfer wyth person ac yn darparu gofod ychwanegol ar gyfer bagiau/offer y disgyblion. Roedd profiad blaenorol wedi dangos na fyddai cerbyd newydd mor gadarn ac ni fyddai'n gallu ymdopi â gofynion ffyrdd gwledig ac amodau mewn lleoliadau gwledig anghysbell - pe byddai rhaid prynu cerbyd newydd byddai goblygiadau cost a fyddai'n cael ei ysgwyddo gan y Cyngor wrth roi contractau ar gyfer darpariaeth cludiant i'r ysgol. Cyfeiriodd yr ymgeisydd hefyd at ei hamgylchiadau teuluol personol ac eglurodd yr amgylchiadau a oedd wedi arwain at fethu ag adnewyddu'r drwydded bresennol cyn iddo ddod i ben gan gofio bod plât trwyddedu'r cerbyd wedi ei drosglwyddo ar gam cynharach.

Mewn ymateb i gwestiynau'r aelodau, cadarnhawyd bod seddi wedi cael eu tynnu o'r cerbyd yn flaenorol gan adael digon o seddi ar gyfer wyth person. Roedd y cerbyd wedi cael tystysgrif cymeradwyaeth ar gyfer addasu nifer y seddi yn flaenorol - fodd bynnag byddai angen tystysgrif cymeradwyaeth newydd gan fod y cais yn cael ei drin fel cais cerbyd newydd. Gan nad oedd unrhyw gwestiynau pellach, gwahoddwyd yr ymgeisydd i wneud datganiad terfynol a dywedodd nad oedd ganddi unrhyw beth i'w ychwanegu at ei chyflwyniad.

Oedwyd y cyfarfod er mwyn ystyried y cais a -

PHENDERFYNWYD gwrthod y cais am *Drwydded Cerbyd Hurio Preifat*.

Dyma resymau dros benderfyniad y Pwyllgor Trwyddedu -

Ystyriodd yr aelodau'r cais a sylwadau'r ymgeisydd yn yr achos yn ofalus. Penderfynodd y Pwyllgor Trwyddedu wrthod y cais oherwydd bod y polisi'n nodi na ddylai cerbydau wedi'u trwyddedu o dan gais newydd fod yn hŷn na phump oed o ddyddiad ei gofrestru cyntaf. Gan fod y cerbyd mewn cyswllt â'r cais yn yr achos hwn yn un ar ddeg oed, nid oedd yn cydymffurfio â'r polisi. Roedd y Pwyllgor hefyd wedi ystyried nad oedd yr ymgeisydd wedi cynnig rhesymau derbyniol a fyddai'n eu perswadio i wro oddi wrth eu polisi yn yr achos hwn. Roedd y polisi presennol wedi bod mewn grym am ddwy flynedd a byddai'r Ymgeisydd wedi bod yn ymwybodol ohono. Er bod y Pwyllgor Trwyddedu yn cydymdeimlo â phroblemau a brofodd yr ymgeisydd yn ddiweddar, roedd y Pwyllgor yn ystyried y polisi yn un llym ac felly'n bolisi oedd rhaid glynu ato. Roedd y Cyngor wedi mabwysiadu'r polisi i godi safonau ymysg y fflyd ac roedd cyfyngiadau oedran cerbydau newydd yn rhan o hwnnw.

Roedd penderfyniadau a rhesymau'r Pwyllgor felly wedi eu cyfleu i'r Ymgeisydd. Roedd hawl apelio yn erbyn y penderfyniad i'r Llys Ynadon o fewn un diwrnod ar hugain.

7 GOLLWNG Y GOFYN I ARDDANGOS PLATIAU TRWYDDED AR GERBYDAU HURIO PREIFAT

Cyflwynwyd adroddiad cyfrinachol gan Bennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (wedi'i ddsbarthu'n flaenorol) -

- (i) cais ar gyfer gollwng y gofyniad i arddangos platiau hurio preifat ar gerbyd hurio preifat;
- (ii) polisi drafft o ran ceisiadau ar gyfer derbyn eithriad o arddangos platiau hurio preifat a sticeri drysau (Atodiad A yr adroddiad);
- (iii) pwerau'r Cyngor i gymeradwyo eithrio perchennog rhag arddangos y plât trwydded gan ystyried natur y gwaith ynghyd â safon y cerbyd ynghlwm a lle fydd y cerbyd yn cael ei weithredu;
- (iv) darparodd yr ymgeisydd fanylion llawn y cerbyd o ran y cais a natur y busnes (Atodiad B yr adroddiad), a
- (v) ffactorau eraill sydd angen eu hystyried ac amodau a argymhellwyd (Atodiad C yr adroddiad) os byddai'r aelodau o blaid cymeradwyo'r cais i eithrio.

Hysbyswyd yr aelodau nad oedd yr ymgeisydd yn bresennol i gyflwyno ei achos ac ni ddynododd os byddai'n mynychu a'i beidio. Ystyriodd y Pwyllgor bod digon o wybodaeth wedi ei ddarparu er mwyn iddynt benderfynu ar y cais i eithrio a chytunwyd mynd ymlaen â'r achos yn absenoldeb yr Ymgeisydd.

Crynhodd y Swyddog Trwyddedu'r adroddiad i'r aelodau.

Ystyriodd yr aelodau'r meini prawf ar gyfer gollwng y gofyniad i arddangos platiau trwydded ynghyd â gweithrediad a natur busnes yr Ymgeisydd. Nodwyd bod yr Ymgeisydd wedi bod o flaen y Pwyllgor Trwyddedu yn flaenorol ac wedi derbyn eithriad ar gyfer cerbydau eraill y busnes - roedd y cais presennol wedi cael ei wneud ar gyfer cerbyd newydd i ddisodli un arall.

Oedwyd y cyfarfod er mwyn ystyried y cais a -

PHENDERFYNWYD cymeradwyo'r cais i ollwng y gofyniad i arddangos platiau a sticeri drysau trwydded cerbyd hurio preifat ar gyfer y cerbyd a nodir yn yr adroddiad yn destun yr amodau a fanylir yn Atodiad C yr adroddiad.

Dyma resymau dros benderfyniad y Pwyllgor Trwyddedu -

Ar ôl ystyried yr adroddiad a'r cyflwyniad ysgrifenedig gan yr Ymgeisydd, roedd yr aelodau'n fodlon bod natur y gwaith a safon y cerbydau ynghlwm yn bodloni'r meini prawf ar gyfer eithriad yn yr achos hwn. Roedd yr amodau wedi eu gosod er mwyn cynorthwyo â rheoliadau a gorfodi.

SESIWN AGORED

Ar ôl cwblhau'r busnes uchod agorwyd y cyfarfod unwaith eto.

8 DIWEDDARIAD AR BOLISI A GWEITHDREFN PWYNTIAU COSB

Cyflwynodd y Rheolwr Busnes Gwarchod y Cyhoedd adroddiad (dosbarthwyd yn flaenorol) yn rhoi'r wybodaeth ddiweddaraf i aelodau ar y Polisi a Gweithdrefn Pwyntiau Cosb a oedd yn nodi sut oedd y Cyngor yn delio â mân dor amodau o ran trwyddedu tacsî.

Cymeradwywyd y Polisi a Gweithdrefn Pwyntiau Cosb ym mis Medi 2014, a chafodd ei ddiwygio ymhellach ym mis Medi 2015 ac mae dosbarthu pwyntiau wedi bod yn gweithredu ers mis Ionawr 2015. Roedd y ddogfen i gael ei adolygu o leiaf bob tair blynedd gyda'r adolygiad diwethaf wedi'i gyflawni ym mis Medi 2015. Ar ôl adolygu'r ddogfen ystyriodd y swyddogion ei fod yn parhau i fod yn addas i'r diben ac felly ni chynigwyd unrhyw newidiadau i'r cynllun. Roedd y nifer o ddigwyddiadau a'r mathau o dor amod lle ddisbarthwyd pwyntiau yn ystod 2017 a 2018 wedi eu nodi o fewn yr adroddiad hefyd.

Trafododd yr aelodau fanteision y cynllun gyda'r Rheolwr Gwarchod y Cyhoedd ac ystyriwyd bod y polisi yn ddefnyddiol a bod pwysoliad y pwyntiau cosb ar gyfer tor amodau penodol yn gymesur. Roedd peth disgresiwn wrth orfodi'r polisi mewn achosion penodol gyda chyfleoedd i dor amodau penodol gael eu cywiro os oedd yn briodol o fewn amserlenni penodol. Roedd y lleihad yn y nifer o ddigwyddiadau yn 2018 mae'n debyg oherwydd cyfuniad o effaith gadarnhaol y polisi wrth fynd i'r afael â mân dor amodau ac absenoldeb dros dro'r Swyddog Gorfodi llawn amser am ran o'r cyfnod hwnnw. Cadarnhawyd hefyd bod y drosedd yn ymwneud â 'pheidio â dilyn disgyblaeth safle tacsî' wedi ei gyflwyno'n gyson ar draws y sir, ond yn dibynnu'n bennaf ar adroddiadau/cwynion i ymchwilio.

PENDERFYNWYD cydnabod y wybodaeth a ddarparwyd ar ddadansoddiad dosbarthu pwyntiau fel y nodwyd o fewn yr adroddiad.

9 DIWEDDARIAD AR GYFLWYNO RHESTR O GERBYDAU DYNODEDIG SY'N HYGYRCH I GADEIRIAU OLWYN

Cyflwynodd y Rheolwr Busnes Gwarchod y Cyhoedd adroddiad (dosbarthwyd yn flaenorol) yn hysbysu aelodau o gynnydd cyflwyno rhestr gyhoeddedig o gerbydau â mynediad anabl fel y cymeradwywyd gan y Pwyllgor Trwyddedu ym Mawrth 2018 yn dilyn newidiadau a gyflwynwyd gan y Ddeddf Cydraddoldeb 2010.

Hysbyswyd yr aelodau bod -

- 24 o'r 352 o gerbydau trwyddedig wedi eu henwi fel rhai hygyrch i'r anabl
- cynigwyd 31 Ionawr 2019 fel dyddiad i gyhoeddi'r rhestr
- cyn gweithredu bydd holl berchnogion cerbydau hygyrch i'r anabl yn cael eu hysbysu o'r rhestr a'r broses o eithriad rhag darparu cymorth symudedd
- unwaith y bydd y rhestr yn weithredol bydd yn rhoi goblygiadau pellach ar yrwyr a/neu berchnogion y cerbydau hynny, gan greu troseddau o dor amodau a gwahaniaethu
- ni fydd unrhyw gerbyd sydd ar y rhestr yn gorfod cario holl gadeiriau olwyn ond rhaid gallu cario rhai, a

- bydd y rhestr o gerbydau hygyrch i'r anabl ar gael i'r cyhoedd drwy wefan y Cyngor.

Roedd yr aelodau'n awyddus i fanylion cyswllt y perchnogion sy'n gweithredu cerbydau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn fod ar gael i'r rhai sydd angen y gwasanaeth. Eglurodd y Rheolwr Busnes Gwarchod y Cyhoedd nad oedd gofynion ar gyfer y rhestr yn cynnwys manylion cyswllt a byddai goblygiadau o dan Reoliadau Diogelu Data Cyffredinol. Fodd bynnag, fel rhan o'r broses o gyflwyno rhestr, gofynnir am ganiatâd gan berchnogion i gynnwys eu manylion cyswllt a manylion y rhai sy'n darparu cerbydau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn i gael eu dosbarthu fel y bo'n briodol i ysbytai, meddygfeydd ac ati. Er bod 24 o gerbydau trwyddedig yn hygyrch i gadeiriau olwyn, mae'r mwyafrif o'r cerbydau hynny yn gyfyngedig i oddeutu pum cwmni sy'n gweithredu o fewn y sir. Trafododd yr aelodau'r goblygiadau a osodir ar yrwyr gyda cherbyd sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn i ddarparu cymorth ychwanegol i deithwyr. Nodwyd y byddai gyrwyr gyda chyflwr meddygol, anabledd neu gyflwr corfforol a oedd yn ei gwneud hi'n amhosib neu'n anodd iddynt gyflawni'r dyletswyddau hynny, yn gallu gwneud cais am eithriad ar y sail honno, i'w benderfynu gan yr awdurdod trwyddedu.

PENDERFYNWYD bod aelodau'n nodi cynnwys yr adroddiad a chytuno ar y dyddiad gweithredu o 31 Ionawr 2019 ar gyfer cyhoeddi'r rhestr o gerbydau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn.

10 DEDDF GAMBLO 2005 – ADOLYGU DATGANIAD O EGWYDDORION

Cyflwynodd y Swyddog Trwyddedu adroddiad (a ddosbarthwyd yn flaenorol) yn cyflwyno Datganiad o Egwyddorion y Cyngor i'w ailfabwysiadu.

Cafodd Datganiad o Egwyddorion y Cyngor ei fabwysiadu a'i weithredu ar 1 Ebrill 2018 ac yn destun adolygiad bob tair blynedd. Cafodd ei ddatblygu gan chwe awdurdod trwyddedu yng Ngogledd Cymru er mwyn dod â chysondeb i faterion yn ymwneud â Gamblo ac roedd yn destun ymgynghoriad cyhoeddus llawn. Fodd bynnag roedd y Comisiwn Gamblo wedi cyfarwyddo holl awdurdodau trwyddedu i adolygu a mabwysiadu eu Datganiad o Egwyddorion i fod mewn grym o 31 Ionawr 2019. O ganlyniad, gofynnwyd i aelodau ail-fabwysiadu'r polisi presennol yn unol â'r cyfarwyddyd gan y Comisiwn Gamblo heb yr angen i ymgynghori ymhellach er mwyn cyd-daro â'u hamserlen ar gyfer adolygu.

PENDERFYNWYD bod Aelodau'n cytuno i fabwysiadu'r Datganiad o Egwyddorion, fel y'i cyflwynir, gyda dyddiad gweithredu o 31 Ionawr 2019.

11 RHAGLEN GWAITH I'R DYFODOL Y PWYLLGOR TRWYDDEDU 2019

Cyflwynwyd adroddiad gan Bennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd (dosbarthwyd yn flaenorol) ar Raglen Gwaith i'r Dyfodol y Pwyllgor Trwyddedu ar gyfer 2019.

Wrth ddrafftio'r rhaglen gwaith roedd y swyddogion wedi ystyried y polisiau oedd yn berthnasol i'r Pwyllgor Trwyddedu a dyddiadau adolygu'r polisiau hynny, ynghyd â newidiadau deddfwriaethol arfaethedig. Argymhelliad y swyddogion oedd cynnal

rhaglen gwaith i'r dyfodol ar dreigl deuddeg mis er mwyn ymateb i bwysau sy'n codi neu newidiadau wrth iddynt godi heb yr angen i wneud newidiadau arwyddocaol i'r rhaglen. Byddai'r rhaglen gwaith yn cael ei gyflwyno ymhob cyfarfod i'w gadarnhau a gallai aelodau gyflwyno eitemau ar gyfer eu hystyried i swyddogion drwy'r Pwyllgor Trwyddedu.

PENDERFYNWYD y byddai aelodau'n -

- (a) cymeradwyo'r rhaglen gwaith i'r dyfodol fel y mae yn atodiad i'r adroddiad, a
- (b) Awdurdodi swyddogion i gyflwyno rhaglen gwaith i'r dyfodol ar dreigl deuddeg mis i'w ddiwygio ymhob cyfarfod y pwyllgor.

Daeth y cyfarfod i ben am 10.55 a.m.

Yn rhinwedd Paragraff(au) 12, 13 Rhan 4, Atodlen 12A
Deddf Llywodraeth Leol 1972.

Document is Restricted

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

Yn rhinwedd Paragraff(au) 12, 13 Rhan 4, Atodlen 12A
Deddf Llywodraeth Leol 1972.

Document is Restricted

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

Yn rhinwedd Paragraff(au) 12, 13 Rhan 4, Atodlen 12A
Deddf Llywodraeth Leol 1972.

Document is Restricted

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

Yn rhinwedd Paragraff(au) 12, 13 Rhan 4, Atodlen 12A
Deddf Llywodraeth Leol 1972.

Document is Restricted

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

ADRODDIAD I'R:	Pwyllgor Trwyddedu
DYDDIAD:	5 Mawrth 2019
SWYDDOG ARWEINIOL:	Pennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd
SWYDDOG CYSWLLT:	Uwch Swyddog Technegol (Trwyddedu) trwyddedu@sirddinbych.gov.uk 01824 706433
TESTUN:	Polisi Eithrio Plât Cerbyd Hurio Preifat Arfaethedig

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

- 1.2 I gyflwyno Polisi Eithrio Plât Cerbyd Hurio Preifat i'r aelodau ei ystyried, a fydd yn galluogi'r Cyngor i wneud penderfyniadau tryloyw ynghylch pa gerbydau y dylid eu hystyried i gael eu heithrio.

2. CRYNODEB GWEITHREDOL

- 2.1 Yn ôl y ddeddf, mae'n rhaid i'r Cyngor roi plât neu ddisg adnabod i gerbyd hurio preifat ac ni ddylai'r perchennog ddefnyddio, neu ganiatáu'r cerbyd i gael ei ddefnyddio heb arddangos y plât fel y cyfarwyddwyd gan y Cyngor. Fodd bynnag, mae'r Ddeddf yn rhoi disgrisiwn i'r Cyngor benderfynu eithrio'r perchennog rhag arddangos y plât trwydded.
- 2.2 Nid oes gan y Cyngor Bolisi i ystyried ceisiadau i eithrio arddangos plât ar hyn o bryd, felly mae'n rhaid i unrhyw gais ddod ger bron Aelodau'r Pwyllgor hwn.

3. PŴER I WNEUD Y PENDERFYNIAD

- 3.1 Adran 75(3) Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

4. GWYBODAETH GEFNDIROL

- 4.1 Mae arddangos platiau adnabod allanol ar Gerbyd Hurio Preifat trwyddedig a gwisgo bathodyn adnabod gyrrwr yn bwysig o ran diogelwch a sicrwydd y cyhoedd. Maent yn nodi i'r cyhoedd fod y cerbyd a'r gyrrwr wedi'u cymeradwyo ac felly wedi bod yn destun nifer o wiriadau

pwysig cyn rhoi'r drwydded.

4.2 Serch hynny, mae yna nifer fechan o achlysuron pan y gallai arddangos platiau adnabod allanol gael goblygiadau ar fasnach a diogelwch y cyhoedd, e.e. diogelwch ar gyfer urddasolion a phobl enwog.

4.3 Gallai arddangos platiau adnabod yn allanol atal rhai cwsmeriaid corfforaethol rhag defnyddio'r gwasanaeth.

4.4 Y drefn bresennol i eithrio plât rhag cael ei arddangos yw bod rhaid i'r Gweithredwr gyflwyno cais ffurfiol manwl, a chaiff adroddiad ei roi ger bron Aelodau'r Pwyllgor hwn iddynt ei ystyried. Mewn rhai amgylchiadau, gall ceisiadau gymryd hyd at dri mis cyn cael eu rhoi gerbron y Pwyllgor, oherwydd cyfyngiadau amserlen y Pwyllgor.

4.5 Ni fwriedir i holl gerbydau Hurio Preifat a drwyddedir gan y Cyngor gael eu heithrio o ofynion y Cyngor i arddangos plât adnabod allanol, fodd bynnag, mae'r Cyngor yn cydnabod y bo rhai amgylchiadau lle y byddai'n briodol i gerbydau sy'n gweithredu'r math hwn o wasanaeth gael eu hystyried yn addas ar gyfer eithriad o'r fath.

4.6 Mae ymchwil wedi dangos bod Cynghorau sydd yn ystyried eithrio platiau yn gwneud hynny ar gyfer cerbydau unigol yn unig ac nid ar gyfer fflyd o geir, ac nid ydynt yn ystyried y ffactorau canlynol:

- Gwneuthuriad a model y cerbyd;
- Y math o waith y mae'r cerbyd trwyddedig yn ei wneud
- Sut mae'r gwaith yn wahanol iawn i waith cerbydau hurio preifat arferol
- Y math o gwsmer
- Nifer y siwrneiau hurio preifat rheolaidd y mae'r cerbyd yn eu gwneud
- Hanes perthnasol am yr ymgeisydd, o ran torri amodau neu ddeddfau
- Nid yw cost cerbyd yn rheswm digonol am wneud cais i gael ei eithrio
- Rhaid i gerbydau gyrraedd safon uchel

4.7 Wrth lunio'r Polisi, nid yw'r Swyddogion wedi darparu rhestr benodol o gerbydau sy'n cael eu hystyried yn addas i gael eu heithrio, ond yn hytrach, maent wedi darparu rhestr fynegol nad yw'n gynhwysfawr.

4.8 Bydd y Polisi arfaethedig yn rhoi canllawiau i ymgeiswyr posibl am y safonau cerbyd y mae'r Cyngor yn ystyried yn rhai a ddylai fod yn safon ofynnol ar gyfer cyffordduswydd a'r math o gerbyd cyn i'r Cyngor

ystyried cais o'r fath.

- 4.9 Os ydi Aelodau o blaid mabwysiadu'r polisi, bydd yn rhoi gwybod i'n deiliaid trwydded a chwsmeriaid o ddisgwyliadau'r Cyngor a bydd yn sefydlu amodau mewn cysylltiad ag eithriad o'r fath. Yn ogystal, trwy gyflwyno ffurflen gais a Hysbysiad Eithriad, bydd yn sicrhau bod y ceisiadau yma'n cael eu cofnodi'n ffurfiol.

YMGYNGHORI

- 5.
- 5.1 Os bydd Aelodau o blaid cefnogi'r Polisi Eithrio Cerbyd Plât Hurio Preifat arfaethedig, bydd proses ymgynghori yn dechrau gyda phob Deiliad Trwydded. Gofynnodd Aelodau bod adroddiad pellach yn cael ei gyflwyno i'r Pwyllgor Trwyddedu pe ceid gwrthwynebiadau, er mwyn galluogi i Aelodau ystyried ymatebion. Fodd bynnag, os na dderbynnir gwrthwynebiadau, cynigir bod Aelodau'n cymeradwyo mabwysiadu'r polisi.

6. ARGYMHELLION

- 6.1 Bod aelodau'n ystyried cefnogi'r Polisi Eithrio Plât Cerbydau Hurio Preifat, fel y manylir yn Atodiad A, ac wrth wneud hynny, yn awdurdodi Swyddogion i gychwyn ar broses ymgynghori ffurfiol.
- 6.2 Ar ôl ymgynghori, bod Swyddogion yn:
- i. Rhoi gwybod i'r Pwyllgor Trwyddedu am unrhyw wrthwynebiadau iddynt eu hystyried a chymeradwyo'r Polisi arfaethedig newydd.
 - ii. Os na cheir ymatebion, bod Aelodau yn cymeradwyo i fabwysiadu'r Polisi Eithrio Plât Cerbydau Hurio Preifat yn weithredol, o 1 Mehefin 2019.

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

.....
Planning & Public Protection Service

DRAFT PRIVATE HIRE PLATE EXEMPTION POLICY

Author / Custodian:	Nicky Jones
Date agreed and implemented:	
Agreed by:	
Frequency of Review:	3 yearly
Review date:	
Equality Impact Assessment completed: (date)	
Member involvement (if any)	
Internal or Public Domain:	Public
Head of Service Approval: (signature & date)	

VERSION CONTROL:			
Reference:	Status:	Authorised by:	Date:
V01	Final / Draft	Head of Service	

1. Policy Aim and objectives

- 1.1 The aim of this policy is to protect the public, whilst taking a balanced approach to licensing requirements.
- 1.2 The principal objective is to formalise the use of discretionary power to allow executive vehicles to operate without displaying the Council's external licence plates

2. Introduction

- 2.1 The Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976 requires that identification licence plates be displayed on licensed private hire vehicles and that drivers wear a driver's badge.
- 2.2 The same legislation permits a Licensing Authority to exempt the display of private hire vehicle licence plates and, where the exemption applies, the requirement to wear a private hire driver's badge does not apply.
- 2.3 The open display of the vehicle identification plates and driver badge is important in terms of protecting both the public and the taxi trade
- 2.4 There are occasions however, when the requirement to display the identification plates and badges may have the opposite effect in terms of customer safety and commercial implications for the operating business, such as the operation of chauffeured, executive and limousine vehicles. Identification of the vehicle as a licensed vehicle may allow "high risk" passengers to be more readily targeted, putting both them and the driver at risk.
- 2.5 The display of Local Authority identification plates externally may also deter some corporate customers from using the service.
- 2.6 The policy outlines the type of operational business need and business requirement and describes the minimum standard of vehicle type and comfort appropriate before the Council will consider an application for plate exemption.
- 2.7 The policy should be read in conjunction with our existing policy (the Blue Book) relating to private hire vehicles.

3. The Policy

- 3.1 Applications will be considered and assessed on its own merit
- 3.2 Each vehicle will be inspected by an authorised Officer of the Council to ensure it is fit for purpose.
- 3.3 Exemption will normally be granted only where the work is carried out mainly or wholly outside of the County.
- 3.4 Only in rare case will these discretionary powers be exercised. Where the Council are satisfied that there is a genuine operational business need and business requirement, and where the safety of the public will not be compromised as a result.
- 3.5 The driver and vehicle are specifically hired to provide transport to a company or person, and /or where the display of the identification licence plate may affect the dignity or security of the person(s) carried.

Vehicle Specification

- 3.6 Exemption will only be considered where the following requirements are met:
- a. The vehicle to be exempted is of a luxurious quality such as Mercedes Benz E or S Class, BMW 7 Series, Jaguar, Rolls Royce, Bentley saloon, Lexus GS or LS and Audi A8. The highest specification executive type cars from other manufacturers may also be considered. American style stretched vehicles will normally qualify
 - b. The vehicle will be in immaculate condition with no visible defects, dents or blemishes to the external bodywork, wheels, internal trim and seating.

Type of work considered for Exemption

- 3.7 The type of work undertaken is exclusively “executive style” in nature ie:
- i. Contracts with senior personnel of large companies to carry Managing Directors or their client
 - ii. Contracts with national or local government, or similar agencies, to carry senior personnel and guests on official business
 - iii. The carriage of well-known personalities such as sports or ‘pop’ stars
- 3.8 The above list is indicative, but not exhaustive.

Type of work NOT considered for Exemption

- 3.9 The type of work that should NOT be considered for the grant of exemption should include:
- i. Council school and social services contracts
 - ii. Journeys to the airport, seaports or railway stations, unless part of a journey covered by an exemption (it is considered that the proper display of licence plates and council door stickers is a safety feature when arriving at such venues)
 - iii. Theatre journeys or sporting events
 - iv. ‘Hen’ and ‘Stag’ events
- 3.9 The above list is indicative, but not exhaustive.

Other Considerations

- 3.10 The type of work undertaken by the Private Hire Vehicle
- 3.11 How the work differs significantly from that of regular private hire work
- 3.12 The number of journeys that are not private hire work
- 3.13 The length of each journey that is not regular private hire work
- 3.14 The number of non-regular/regular private hire journeys carried out by the vehicle
- 3.15 Any relevant history of the applicant in respect of breaches of conditions or legislation
- 3.16 When considering the number and length of regular private hire journeys, an exemption will not be granted if it can be shown that the number and length of journeys for regular private hire work account for at least 50% of the work carried out by the vehicle.

4. Procedure

- 4.1 Applications for exemption will be made to the Licensing Authority, in writing, by the vehicle licence holder
- 4.2 Officers will assess whether or not there is a genuine operational business need and whether or not the vehicle is considered to meet the criteria detailed at 3.6 above.
- 4.3 If the requirements set out in 3.6 above are met to the satisfaction of the Officer, then an exemption notice will be granted.
- 4.4 Irrespective of when an exemption notice is granted, the initial exemption notice will expire on the same day as the expiration of the vehicle's current private hire licence, unless it is surrendered or revoked.
- 4.5 Thereafter, any renewed exemption notice will be issued to coincide with the private hire vehicle licence

5. Exemption Conditions (in addition to the conditions set out in the Council's Blue Book)

- 5.1 When operating under the exemption notice, the vehicle will be required to display the interior plate on the front windscreen of the vehicle at all times the exemption is in force.
- 5.2 The Exemption Notice issued by the Licensing Authority, will be carried in the vehicle at all times and will be produced upon request to an authorised officer of the Council (or any authorised officer of the Council within the area of operation) or a police officer.
- 5.3 Other than the internal (windscreen) plate, the licence holder will not display in, on or from the vehicle any advertisement, signage, logos or advertising the operating company or the vehicle's status as a private hire vehicle.
- 5.4 The private hire vehicle licence plate will be affixed in a visible position within the boot of the vehicle and shall not be displayed externally whilst the exemption notice is in force. Upon request the licence plate will be shown to an authorised officer of the Council (or any authorised officer of the Council within the area of operation) or a police officer.
- 5.5 During the period of the exemption notice, the driver shall not wear the private hire driver's badge (or joint driver badge if applicable), but will have it available for inspection by an authorised officer of the Council (or any authorised officer of the Council within the area of operation) or Police Officer, on request.
- 5.6 At all times during the period of exemption, the driver of the vehicle will be appropriately dressed in either a business suit with collar and tie.
- 5.7 If a taximeter is installed within the vehicle, and is used to calculate the fare, it shall be installed in such a manner that it is concealed from normal view (along with the table of fares/tariff card).
- 5.8 The exemption will cease to have effect on selling or transferring the vehicle to another party. The person to whom the exemption is granted must inform the Council of the sale/transfer of ownership within 7 days, and in writing. The exemption notice must be returned to the Council along with the private hire vehicle identification plate, unless being sold to another private hire operator licensed by the Council; in which case only the exemption notice must be returned.

5.9 The vehicle must not be used for private hire purposes other than for chauffeur/executive use (i.e not for 'normal airport journey's or daily private hire use).

6. Appeals

6.1 In the event of an applicant being dissatisfied with the decision of the Officer, the applicant may make a written application for a review of the decision to the Licensing Committee.

6.2 If the Licensing Committee considers no genuine operational business need exists for a plate exemption, the vehicle licence holder will be notified of the refusal.

6.3 There is no statutory right of appeal against the Council's decision not to exercise its discretion and allow an exemption

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

ADRODDIAD I'R:	Pwyllgor Trwyddedu
DYDDIAD:	5 Mawrth 2019
SWYDDOG ARWEINIOL:	Pennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd
SWYDDOG CYSWLLT:	Uwch Swyddog Technegol (Trwyddedu) trwyddedu@sirddinbych.gov.uk 01824 706433
TESTUN:	Polisi Defnydd Arfaethedig Cerbyd Hacni

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

- 1.2 Gofyn i Aelodau adolygu'r Polisi Defnydd Arfaethedig Cerbyd Hacni, fel y bo angen bob tair blynedd.

2. CRYNODEB GWEITHREDOL

- 2.1 Mae'r Polisi Defnydd Arfaethedig yn ddogfen sydd yn sôn sut gall y Cyngor reoli'r defnydd a gorfodi trwyddedau cerbydau hacni trwyddedig Sir Ddinbych a gymeradwyir yn y Sir, ond sydd yn gweithredu'n bennaf y tu allan i ardal y Cyngor.

3. GWYBODAETH GEFNDIROL

- 3.1 Yn 2015, cymeradwyodd Aelodau i Fabwysiadu Polisi Defnydd Arfaethedig Panel Technegol Trwyddedu Cyfarwyddwr Gwarchod y Cyhoedd Cymru, mewn cysylltiad â Cherbydau Hacni.
- 3.2 Mae'r polisi yn ystyried a ydyw ymgeisydd am drwydded cerbyd hacni yn bwriadu i'w cerbyd, os caiff ei drwyddedu, gael ei ddefnyddio'n bennaf ar gyfer archebion cerbydau hurio preifat y tu allan i'r Sir. Yn ogystal, mae'r polisi yn gwirio os ydi perchennog cerbyd hacni yn bwriadu gweithredu o fewn y Sir neu os bydd y cerbyd yn cael ei ddefnyddio'n bennaf at waith llogi preifat y tu allan i'r Sir.
- 3.3 Caiff y polisi ei adolygu bob tair blynedd.
- 3.4 Mae swyddogion wedi adolygu'r Polisi Defnydd Arfaethedig ac yn credu ei fod yn addas i'r diben ac felly nid ydynt yn cynnig unrhyw newidiadau i'r Polisi.

3.5

ARGYMHELLION

Bod Aelodau'n nodi cynnwys yr adroddiad ac yn awdurdodi Swyddogion i adolygu'r Polisi mewn tair blynedd arall.

16. Polisi defnydd bwriadedig ar gyfer Cerbydau Hacni

16.1 CEISIADAU I GYMERADWYO TRWYDDED CERBYD HACNI NEWYDD

- 16.1.1 Bydd disgwyl i ymgeiswyr am drwyddedau newydd ddangos bwriad dilys i gynnig gwasanaeth hurio cerbydau drwy Gyngor Sir Ddinbych dan amodau'r drwydded yr ymgeisir amdani.
- 16.1.2 Tybir na fydd ymgeiswyr na fyddant yn cydymffurfio'n llwyr neu bron yn llwyr ar gyfer cynnig gwasanaeth hurio gan Gyngor Sir Ddinbych, yn cael trwydded cerbydau hacni i wneud hynny. Penderfynir ar bob cais yn unigol.
- 16.1.3 Hyd yn oed pan fydd yr ymgeisydd yn dymuno ymgeisio am hawl i gynnig gwasanaeth hurio gan Gyngor Sir Ddinbych pan fydd y rhan fwyaf o'r gwasanaeth i'w gynnig mewn ardal awdurdod arall (ac ymddengys y bydd deddf a diogelwch cyhoeddus yn cael eu tramgwyddo), yna, yn amodol ar rinweddau unigol cais penodol, rhagdybir y bydd y cais yn cael ei wrthod.

16.2 CEISIADAU I ADNEWYDDU TRWYDDED CERBYD HACNI

- 16.2.1 Mae Adran 60 Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 yn rhoi disgrisiwn cyffredinol hefyd i'r Cyngor wrthod adnewyddu trwydded am reswm rhesymol ac fe ddefnyddir y polisi bwriadedig hwn hefyd yn yr un modd ar gyfer ceisiadau i adnewyddu. Penderfynir ar bob cais yn unigol.

16.3 CEISIADAU I DROSGLWYDDO TRWYDDED CERBYD HACNI

- 16.3.1 Os caiff y drwydded cerbyd hacni ei throsglwyddo i weithredwr arall yn ystod cyfnod y drwydded, gofynnir i'r gweithredwr newydd hysbysu'r Cyngor a oes bwriad dilys ganddo i gynnig gwasanaeth hurio gyda'r cerbyd drwy Gyngor Sir Ddinbych. Dylai gweithredwyr newydd nodi'r gofyniad dan Adran 73 Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 i roi

gwybodaeth resymol i swyddog awdurdodedig er diben cynnal ei ddyletswyddau dan y ddeddf. Os na lwyddir i gyflwyno'r wybodaeth a ofynnir amdani, bydd y Cyngor yn ystyried o ddifrif ei hawl i ddefnyddio'i bŵer i atal y drwydded dan adran 60 o Ddeddf 1976, yn ogystal â'i bŵer dan adran 73, hyd nes y derbynnir y wybodaeth.

16.3.2 Disgwylir i berchnogion cerbydau hacni trwyddedig fod â bwriad dilys i gynnig gwasanaeth hurio cerbydau drwy Gyngor Sir Ddinbych dan amodau'r drwydded mewn perthynas â'r cerbyd sy'n cael ei drosglwyddo.

16.3.3 Os gwelir nad oes gan berchennog cerbydau hacni trwyddedig unrhyw fwriad i gynnig gwasanaeth hurio cerbydau drwy Gyngor Sir Ddinbych yn llwyr neu yn bennaf ac/neu yn bwriadu cynnal y busnes mewn ardal awdurdod arall hefyd am gyfran sylweddol o'r amser arall (ac ymddengys y bydd deddf a diogelwch cyhoeddus yn cael eu tramgwyddo), yna, yn amodol ar rinweddau unigol y cais penodol, rhoddir ystyriaeth (wrth adnewyddu neu'n gynharach(i atal neu ddirymu'r drwydded dan adran 60 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976. Pan fydd perchennog newydd yn cynnig gweithredu ymhell o ardal Cyngor Sir Ddinbych yna tybir y bydd ei drwydded yn cael ei dirymu. Serch hynny penderfynir ar bob cais yn unigol.

16.4 CEISIADAU AM DRWYDDED CERBYD HACNI YN LLE CERBYD ARALL

16.4.1 Pan fydd perchennog yn cael gwared ar hen gerbyd trwyddedig a chael un newydd, bydd ymgeiswyr sy'n ceisio trwydded cerbyd hacni ar yr un newydd yn gorfod gadael i'r Cyngor wybod beth fydd defnydd y cerbyd. Rhagdybir y bydd ymgeiswyr na fyddant yn bwriadu cynnig gwasanaeth hurio'n llwyr neu bron yn llwyr o fewn Cyngor Sir Ddinbych yn cael eu trwydded cerbyd hacni wedi ei gymeradwyo. Hyd yn oed os eu bwriad yw cynnig gwasanaeth hurio cerbydau drwy Gyngor Sir Ddinbych yn llwyr

neu yn bennaf ac/neu yn bwriadu cynnal y busnes mewn ardal awdurdod arall hefyd am gyfran sylweddol o'r amser arall (ac ymddengys y bydd deddf a diogelwch cyhoeddus yn cael eu tramgwyddo), yna, yn amodol ar rinweddau unigol y cais penodol, ystyrir y bydd y cais yn cael ei wrthod.

16.4.2 Pan fydd trwydded wedi ei chymeradwyo i ymgeisydd dan yr amodau a fwriedir ar gyfer gwasanaeth hurio o fewn Cyngor Sir Ddinbych, ond gwelir wedi hynny nad yw'n yw'n cynnig y gwasanaeth hwnnw'n llwyr neu'n rhannol yng Nghyngor Sir Ddinbych a bod y rhan fwyaf o'r gwasanaeth i'w gynnig mewn ardal awdurdod arall (ac ymddengys y bydd deddf a diogelwch cyhoeddus yn cael eu tramgwyddo), yna, yn amodol ar rinweddau unigol cais penodol, rhagdybir y bydd y cais yn cael ei ddirymu.

16.4.3 Penderfynir ar bob cais yn unigol. Serch hynny bydd y rhagdybiaethau o ddefnydd bwriadedig i gynnig gwasanaeth hurio yng Nghyngor Sir Ddinbych yn llwyr neu bron yn llwyr yn medru cael eu gwrthbrofi mewn amgylchiadau eithriadol. Tra nad yw hi'n bosibl nac yn ddoeth llunio rhestr o'r hyn a all fod yn amgylchiadau eithriadol, bydd disgwyl i ymgeisydd fydd yn hawlio amgylchiadau eithriadol fodloni'r Cyngor na fyddai'n effeithio ar ddiben y ddeddf nac yn peryglu diogelwch cyhoeddus wrth gymeradwyo'r drwydded, neu ei hadnewyddu, neu ei hatal neu ddirymu yn ddibynnol ar yr achos.

16.5 RHESYMAU AM Y POLISI DEFNYDD BWRIADEDIG

16.5.1 Dymuniad Cyngor Sir Ddinbych yw sicrhau bod holl geisiadau i gymeradwyo trwyddedau cerbydau hacni'n cael eu penderfynu'n unol â'r canllawiau a roddir gan yr Uchel Lys yn ei ddyfarniad, a'r Datganiad a wnaed yn achos Cyngor Dinas Newcastle v Berwick upon Tweed [2008].

- 16.5.2 Mae'n ofynnol ar y Cyngor hefyd i gofrestru enw perchennog newydd y cerbyd. Ymddengys hefyd i'r Cyngor bod yma lwybr amlwg i geisio gwyrddroi penderfyniad yr Uchel Lys, os na chymerir camau i atal hynny. Y nod yw rhoi'r Cyngor mewn sefyllfa o fedru ymateb yn gyfrifol i drosglwyddiad cerbyd hacni yng Nghyngor Sir Ddinbych i enw rhywun sy'n gweithredu y tu allan i Gyngor Sir Ddinbych neu ymhell oddi yno.
- 16.5.3 Os na fu newid ym mwriadau'r perchennog mewn perthynas â chynnig gwasanaeth hurio o fewn ardal weinyddol Cyngor Sir Ddinbych, ni ddylai'r un rheswm dros beidio â chymeradwyo trwydded i'r unigolyn am gerbyd a newidir am un arall. Ar y llaw arall, bydd ymgeisydd a gafodd ei drwydded gyntaf ar sail y bwriad pendant o wasanaethu yn llwyr neu bron yn llwyr o fewn ardal weinyddol Cyngor Sir Ddinbych, ac sydd wrth wneud cais i newid y cerbyd hwnnw am un arall yn datgelu nad yw'n fwriad ganddo wasanaethu felly, yn achosi i'r gymeradwyaeth gael ei gwrthod yn unol â'r cais gwreiddiol a nodir.

ADRODDIAD I'R:	Pwyllgor Trwyddedu
DYDDIAD:	5 Mawrth 2019
SWYDDOG ARWEINIOL:	Pennaeth Cynllunio a Diogelu'r Cyhoedd
SWYDDOG CYSWLLT:	Rheolwr Busnes Diogelu'r Cyhoedd licensing@denbighshire.gov.uk 01824 706066
PWNC:	Ymateb drafft i ymgynghoriad Llywodraeth Cymru ar wella cludiant cyhoeddus

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

- 1.1 Rhoi gwybodaeth i'r Aelodau am ymgynghoriad ar gludiant cyhoeddus, gan gynnwys tacsis, sy'n digwydd yng Nghymru, a rhoi diweddariad i'r aelodau ar ymateb arfaethedig i'r ymgynghoriad hwnnw.

2. CRYNODEB GWEITHREDOL

- 2.1 Mae Llywodraeth Cymru yn ymgynghori ar Bapur Gwyn ar gynigion i ddeddfu ar ddiwygio cynllunio a darparu gwasanaethau bws lleol a thrwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru. Mae swyddogion wedi ystyried y ddogfen ymgynghori a'r cwestiynau a ofynnwyd gan Lywodraeth Cymru ac wedi drafftio ymateb arfaethedig.

3. PŴER I WNEUD Y PENDERFYNIAD

- 3.1 Dim penderfyniad yn angenrheidiol.

4. GWBODAETH GEFNDIR

- 4.1 Ni all Cerbydau Hacni ("Tacsis") weithredu oni bai fod y cerbyd a'r gyrrwr wedi'u trwyddedu gan yr awdurdod lleol o dan Ddeddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Trefol 1947. Ni all cerbydau Hurio Preifat ("CHP"), gyrrwyr a gweithredwyr weithredu heb y trwyddedau a gyflwynir o dan Ddarpariaethau Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.
- 4.2 Er bod caniatáu trwydded wedi'i gynnwys mewn deddfwriaeth, gall awdurdodau lleol unigol ychwanegu amodau, polisïau a gweithdrefnau at y broses a gall y rhain amrywio o ranbarth i ranbarth.

- 4.3 Lansiodd Llywodraeth Cymru gyfnod ymgynghori i geisio safbwyntiau ar bapur gwyn ar 'Wella Cludiant Cyhoeddus'. Mae'r ddogfen ymgynghori ynghlwm yn Atodiad A.
- 4.4 Bydd yr ymgynghoriad ar agor tan 27 Mawrth 2019.
- 4.5 Mae'r ymgynghoriad yn edrych ar sut y mae gwasanaethau bws lleol yn cael eu cynllunio a'u darparu yn ogystal ag edrych ar ddiwygi'r modd y trwyddedir tacsis a cherbydau hurio preifat. Yn yr adroddiad hwn yr elfen tacsis a cherbydau hurio preifat yn unig sy'n cael ei ystyried.
- 4.4 Mae'r ddogfen ymgynghori yn gofyn am safbwyntiau ar bedwar prif faes, sef:
- **Cynigion i osod safonau cenedlaethol ar gyfer trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat.** Byddai'n rhaid i bob tacsî a cherbyd hurio preifat yng Nghymru gwrdd â'r safonau hyn er mwyn cael trwydded. Byddai'r safonau hyn yn cael eu pennu drwy reoliadau felly byddai rhagor o ymgynghoriad ar eu cynnwys.
 - **Cynigion i ganiatáu i awdurdod trwyddedu gymryd camau gorfodi yn erbyn unrhyw gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal.**
 - **Cynigion i ganiatáu creu trefniant ar gyfer rhannu gwybodaeth berthnasol, i ddibenion diogelu.**
 - **Cynigion i atgyfeirio'r holl swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat o'r awdurdodau lleol i awdurdod trwyddedu cenedlaethol – Cyd Awdurdod Trwyddedu (CAT).** Byddai hyn yn cynnwys trwyddedu, gosod ffioedd, gorfodaeth, gwrando apeliadau sy'n deillio o benderfyniadau trwyddedu, erlyniadau a phenderfynu ar faterion megis a ddylid pennu rheoliadau o ran niferoedd tacsis.
- 4.7 Gofynnir nifer o gwestiynau ac mae ymateb drafft wedi'i baratoi a'i atodi yn Atodiad B. Bwriad yr ymateb hwn yw rhoi gwybodaeth frifio i'r Cabinet er mwyn llunio ymateb ar bob agwedd ar yr ymgynghoriad.
- 4.8 Mewn perthynas a'r Cyd Awdurdod Cludiant, gofynnir am farn ar ddau opsiwn:
- Opsiwn A – Ydych chi'n cytuno a'n cynnig i ailgyfeirio'r holl swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat presennol o'r awdurdodau lleol i awdurdod trwyddedu cenedlaethol?
 - Opsiwn B – Ydych chi'n meddwl y dylai awdurdodau lleol barhau i fod â chyfrifoldeb dros drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat?

5. YSTYRIAETHAU

- 5.1 Gofynnir i'r aelodau ystyried cynnwys y Papur Gwyn a'r ymateb arfaethedig.
- 5.2 Dylai'r aelodau nodi y gallai Opsiwn A (fel y'i amlinellir ym mharagraff 4.8 uchod) gael effaith arwyddocaol ar gyllido'r tîm trwyddedu.
- 5.3 Bwriad Opsiwn B (fel y'i amlinellir ym mharagraff 4.8 uchod) yw gwneud gwelliannau o ran safoni, gorfodaeth a rhannu gwybodaeth.

6. ARGYMHELLION

- 6.1 Bod yr Aelodau'n nodi ac yn cefnogi cynnwys yr adroddiad a'r ymateb arfaethedig, ac
- 6.2 Yn amodol ar unrhyw newidiadau a gynigir, bod yr Aelodau'n awdurdodi'r Pennaeth Cynllunio a Diogelu'r Cyhoedd i gyflwyno'r drafft terfynol fel ymateb i elfen trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat ymgynghoriad Llywodraeth Cymru ar Wella Cludiant Cyhoeddus.

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag



Llywodraeth Cymru
Dogfen Ymgynghori

Gwella trafnidiaeth gyhoeddus

Papur Gwyn gan Lywodraeth Cymru ar gynigion i ddeddfu er mwyn diwygio'r ffordd y caiff gwasanaethau bws lleol eu cynllunio a'u darparu a thrwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat

Dyddiad cyhoeddi: 10 Rhagfyr 2018
Camau i'w cymryd erbyn: Ymatebion erbyn 27 Mawrth 2019

Trosolwg Yn fras, beth yw pwnc yr ymgynghoriad? Beth yw'r prif faterion dan sylw?

Sut i ymateb Rhowch destun i esbonio sut mae ymateb i'r ymgynghoriad, e.e. drwy ddefnyddio'r holiadur ar ddiwedd y ddogfen, drwy fynychu digwyddiad neu drwy lenwi ffurflen ar-lein.

Rhagor o wybodaeth a dogfennau cysylltiedig **Gellir gwneud cais am fersiynau o'r ddogfen hon mewn print bras, mewn Braille neu mewn ieithoedd eraill.**

Cynhwyswch gyfeiriadau at y rhynggrwyd neu at ddogfennau neu wybodaeth a allai fod yn ddefnyddiol i'r rhai yr ymgynghorir â nhw, ee cyfeiriad y tudalennau ymgynghori ar y we, neu atodiadau manwl i'r ymgynghoriad.

Manylion Cysylltu I gael rhagor o wybodaeth:

Trafnidiaeth Gyhoeddus.Ymgysylltu2019@llyw.cymru

Y Tîm Ennyn Diddordeb mewn Trafnidiaeth Gyhoeddus,
Trafnidiaeth, Llywodraeth Cymru
Parc Cathays
Caerdydd
CF10 3NQ

Rheoliadau Diogelu Data Cyffredinol

Llywodraeth Cymru fydd y rheolydd data ar gyfer unrhyw ddata personol a ddarperir gennych wrth ichi ymateb i'r ymgynghoriad. Mae gan Weinidogion Cymru bwerau statudol y byddant yn dibynnu arnynt i brosesu'r data personol hyn a fydd yn eu galluogi i wneud penderfyniadau cytbwys ynghylch sut y maent yn cyflawni eu swyddogaethau cyhoeddus. Bydd unrhyw ymateb a anfonwch atom yn cael ei weld yn llawn gan staff Llywodraeth Cymru sy'n gweithio ar y materion y mae'r ymgynghoriad hwn yn ymwneud â nhw neu sy'n cynllunio ymgynghoriadau ar gyfer y dyfodol. Pan fo Llywodraeth Cymru yn cynnal dadansoddiad pellach o'r ymatebion i ymgynghoriad, yna gall trydydd parti achrededig (e.e. sefydliad ymchwil neu gwmni ymgynghori) gael ei gomisiynu i wneud y gwaith hwn. Ymgymmerir â gwaith o'r fath dim ond o dan contract. Mae telerau ac amodau safonol Llywodraeth Cymru ar gyfer contractau o'r fath yn nodi gofynion caeth ar gyfer prosesu a cadw data personol yn ddiogel.

Er mwyn dangos bod yr ymgynghoriad wedi'i gynnal yn briodol, mae Llywodraeth Cymru yn bwriadu cyhoeddi crynodeb o'r ymatebion i'r ddogfen hon. Mae'n bosibl hefyd y byddwn yn cyhoeddi'r ymatebion yn llawn. Fel arfer, bydd enw a chyfeiriad (neu ran o gyfeiriad) yr unigolyn neu'r sefydliad a anfonodd yr ymateb yn cael eu cyhoeddi gyda'r ymateb. Os nad ydych yn dymuno i'ch enw a'ch cyfeiriad gael eu cyhoeddi, rhowch wybod inni yn ysgrifenedig wrth anfon eich ymateb. Byddwn wedyn yn cuddio'ch manylion cyn cyhoeddi'ch ymateb.

Dylech hefyd fod yn ymwybodol o'n cyfrifoldebau o dan ddeddfwriaeth Rhyddid Gwybodaeth

Os caiff eich manylion chi eu cyhoeddi fel rhan o'r ymateb i'r ymgynghoriad, caiff yr adroddiadau hyn eu cadw am gyfnod amhenodol. Ni fydd gweddill eich data a gedwir fel arall gan Lywodraeth Cymru yn cael eu cadw am fwy na thair blynedd.

Eich hawliau

O dan y ddeddfwriaeth diogelu data, mae gennych yr hawl:

- i wybod am y data personol a gedwir amdanoch chi a'u gweld
- i'w gwneud yn ofynnol inni gywiro gwallau yn y data hynny
- (o dan rai amgylchiadau) i wrthwynebu neu gyfyngu ar brosesu'r data
- (o dan rai amgylchiadau) i'ch data gael eu 'dileu'
- (o dan rai amgylchiadau) i gludadwyedd data
- i gyflwyno cwyn i Swyddfa'r Comisiynydd Gwybodaeth (SCG), ein rheoleiddiwr annibynnol ar gyfer diogelu data.

I gael rhagor o fanylion am yr wybodaeth y mae Llywodraeth Cymru yn ei chadw ac am y defnydd a wneir ohoni, neu os ydych am arfer eich hawliau o dan y Rheoliad Diogelu Data Cyffredinol, gweler y manylion cyswllt isod:

Y Swyddog Diogelu Data:
Llywodraeth Cymru
Parc Cathays
CAERDYDD,
CF10 3NQ

e-bost:

Data.ProtectionOfficer@llyw.cymru

Dyma fanylion cyswllt Swyddfa'r
Comisiynydd Gwybodaeth:
Wycliffe House
Water Lane
Wilmslow
Cheshire
SK9 5AF
Ffôn: 01625 545 745 neu
0303 123 1113

Tudalen 51 Gwefan: <https://ico.org.uk/>

Rhagair

Mae'n rhwydwaith trafndiaeth yn rhan hanfodol o'n bywydau beunyddiol, gan gysylltu pobl a chymunedau â swyddi, gwasanaethau iechyd a chyfleoedd addysg, yn ogystal â gweithgareddau hamdden. Mae'n cysylltu busnesau â marchnadoedd; gan hwyluso masnach, cyfnewid a theithio.

Dylai system trafndiaeth gyhoeddus fodern fod ar gael yn hwylus, dylai fod yn fforddiadwy a dylai gael ei hintegreiddio ar draws Cymru gyfan, gan gynnig dewis a chyfleoedd a ffordd amgen ymarferol o deithio yn lle defnyddio ceir preifat.

Mae integreiddio'n rhwydwaith trafndiaeth yn flaenoriaeth allweddol at y dyfodol. Mae pob un ohonom am weld system drafndiaeth integredig a chynaliadwy yng Nghymru – system a fydd yn gallu sbarduno'n heconomi a'n cymunedau i fod yn fwy ffyniannus.

Y cwestiwn mawr yw sut y mae mynd ati i gyrraedd y nod hwnnw?

Wrth i Lywodraeth Cymru ysgwyddo rhagor o gyfrifoldeb am reilffyrdd a bysiau, rydym wedi dechrau mynd i'r afael â rhai o'r problemau strwythurol sydd wedi bod yn wynebu trafndiaeth yng Nghymru ers blynyddoedd lawer.

Rydym wedi cyflwyno Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013 er mwyn sefydlu seilwaith a mesurau darparu gwybodaeth i hyrwyddo ac i ddylanwadu ar ddiwylliant o gerdded a beicio. Mae hynny'n bwysig o gofio'r rôl sydd gan gerdded a beicio i'w chwarae er mwyn cyrraedd trafndiaeth gyhoeddus.

Rydym wedi dyfarnu masnachfaint newydd Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau ac wedi ymrwymo i fuddsoddi bron £5 biliwn dros y pymtheg mlynedd nesaf er mwyn trawsnewid y rhwydwaith rheilffyrdd a sicrhau gwelliant mawr yn ansawdd y gwasanaethau i deithwyr.

Er mwyn ategu'r camau hynny, rydym bellach yn troi'n sylw at wasanaethau bysiau ac at drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat.

Gan ddefnyddio'r pwerau newydd a roddwyd inni yn Neddf Cymru 2017, rydym yn awyddus i gymryd camau a fydd yn dechrau mynd i'r afael â'r gwendidau sylfaenol yn y farchnad bysiau ddadroleiddiedig sydd wedi bod yn ei lle ers y 1980au. Mae hwn yn gyfnod hynod bwysig yn hanes datganoli.

Gwasanaethau bysiau lleol rheolaidd yw sail ein system trafndiaeth gyhoeddus ar hyn o bryd, a dyna fydd y sefyllfa yn y dyfodol hefyd; maent yn caniatáu i bobl ar draws Cymru gyrraedd y gwaith, apwyntiadau ysbyty, sefydliadau addysg a gweithgareddau hamdden.

Er inni weld tuedd ar i lawr yn ystod y degawd diwethaf yn nifer y siwrneiau sy'n cael eu gwneud gan deithwyr ar wasanaethau bysiau lleol, mae bysiau'n dal i gyfrif am ryw 100 miliwn o'r siwrneiau a wneir gan deithwyr bob blwyddyn. Mae'r nifer hwnnw'n fwy o lawer na nifer y siwrneiau ar ein rhwydwaith rheilffyrdd.

Mae'n hymrwymiad hirdymor i ddarparu rhwydwaith mwy effeithiol o fysiau yn glir. Rydym am sicrhau rhwydwaith bysiau sy'n gweithio ar gyfer pobl Cymru ac sy'n

gynaliadwy yn y tymor hir. Mae hynny'n golygu bod yn rhaid iddo fod yn fwy deniadol os ydym am annog pobl i droi eu cefn ar geir preifat.

Mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn darparu gwasanaeth cyhoeddus hanfodol hefyd, gan gysylltu pobl â lleoedd pan nad oes gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus eraill ar gael neu pan nad ydynt yn ymarferol. Mae'r sector yn gwneud cyfraniad sylweddol i'r economi liw nos ac i'r economi twristiaeth mewn llawer o'n cymunedau ac mae'r diwydiant yn rhan hanfodol o'n huchelgais ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru.

Er gwaethaf pwysigrwydd y sector hwn i'n huchelgais ar gyfer trafndiaeth gyhoeddus, mae'r diwydiant yn parhau i gael ei reoli gan gyfreithiau a luniwyd pan oedd cerbydau hacni'n cael eu tynnu gan geffylau yn olygfa gyffredin ar ein strydoedd ac mewn cyfnod cyn dyfodiad y Rhyngryd, ffonau symudol a thechnoleg ffonau clyfar.

Rwyf yn awyddus i gyflwyno mesurau yng Nghymru i sicrhau bod tacsis a cherbydau hurio preifat yn parhau i gyfrannu at ein huchelgais i greu cymdeithas gysylltiedig a chynaliadwy.

Mae'n amlwg bod angen gweithredu er mwyn sicrhau'r gwelliannau yr ydym yn awyddus i'w gweld ac mae llawer iawn o waith yn mynd rhagddo i ystyried sut y gallwn fynd â'r maen i'r wal yn hynny o beth. Ond wedi dweud hynny, un peth sy'n gwbl amlwg yw mai dim ond drwy gydweithio – ar draws y llywodraeth ac mewn partneriaeth ag awdurdodau lleol a'r sector preifat – y gallwn gyrraedd y nod.

Er mwyn ategu'r cydweithio hwnnw, mae angen inni fynd ati, drwy gyfrwng deddfwriaeth, i sefydlu ffyrdd o weithio a fydd yn rhoi'r cyfle inni fod yn hyblyg wrth ymateb i anghenion y gymuned leol, gan deilwra'r gwaith hwnnw yn wyneb amgylchiadau a heriau gwahanol.

Mae angen inni hefyd roi'r safonau priodol yn eu lle, er mwyn sicrhau cysondeb ar draws Cymru.

Bwriad y cynigion deddfwriaethol a amlinellir yn y papur hwn, sy'n rhan o raglen ddiwygio ehangach, yw sefydlu'r dulliau a'r safonau hynny i'n helpu i wireddu'n huchelgais i greu system trafndiaeth gyhoeddus integredig a fydd yn cynnig ateb priodol a fydd yn diwallu anghenion teithio'r cyhoedd orau.

Sail ein cynigion yw'n huchelgais i weithio mewn ffordd gydlynol wrth ddatblygu'n cynlluniau ar gyfer rheilffyrdd, ffyrdd, teithio llesol a gwasanaethau parcio a theithio strategol er mwyn greu system trafndiaeth gyhoeddus integredig, carbon isel ledled y wlad.

Nid ar chwarae bach y byddwn yn llwyddo yn hynny beth – ond rwyf yn awyddus i'r cynigion hyn symblu sgwrs genedlaethol gynhwysfawr am drafndiaeth ar fysiau y gallwn ei defnyddio i ddatblygu system uchel ei hansawdd ym mhob cwr o Gymru.

Mae'n bwysig iawn eich bod yn cymryd rhan ac yn cyfrannu wrth inni gydweithio i sefydlu'r rhwydwaith trafndiaeth gorau posibl yma yng Nghymru. Edrychaf ymlaen at gael clywed eich barn.

Ken Skates AC/AM

Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a Thrafnidiaeth

Cynnwys

Cyflwyniad	8
Rhan 1 – Gwasanaethau bysiau.....	11
Cyflwyniad.....	11
Beth yw'r problemau?	11
Cynigion	17
Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth	17
Partneriaethau Ansawdd Estynedig	23
Masnachfreinio	29
Gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol	34
Oedran bod yn gymwys ar gyfer prisiau siwrnai consesiynol gorfodol	37
Gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus a monitro	39
Rhan 2 - Tacsis a cherbydau hurio preifat.....	41
Cyflwyniad.....	41
Beth yw'r materion?	42
Yr hyn yr ydym ni am ei gyflawni.....	42
Cynigion	44
Safonau cenedlaethol.....	44
Gorfodi.....	47
Rhannu Gwybodaeth.....	49
Cyd-awdurdod Trafnidiaeth (JTA)	50

Cyflwyniad

Diben

- Diben y Papur Gwyn hwn yw amlinellu cynigion Llywodraeth Cymru ar gyfer gwella'r fframwaith deddfwriaethol yng Nghymru ar gyfer cynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru, a hefyd ar gyfer diwygio'r drefn drwyddedu ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat.
- Rydym wedi gwrandao ar adborth gan deithwyr, awdurdodau lleol, gweithredwyr bysiau, gyrrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat, a grwpiau buddiant am y gwasanaethau trafndiaeth gyhoeddus a'r gwasanaethau tacsis a cherbydau hurio preifat a ddarperir yng Nghymru ar hyn o bryd. Mae pawb yn cytuno bod angen newid.

Ein gweledigaeth ar gyfer trafndiaeth integredig

- Ein huchelgais yw darparu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig sy'n ddiogel, yn ddibynadwy, yn brydlon, yn amgylcheddol gynaliadwy, sydd ar gael yn hwylus, ac sy'n diwallu anghenion teithio'r cyhoedd.
- Ein nod yw denu rhagor o bobl i ddefnyddio trafndiaeth gyhoeddus drwy annog teithwyr i'w defnyddio yn lle ceir preifat, gan leihau llygredd a thagfeydd wrth wneud hynny. Rydym am weld rhagor o bobl yn defnyddio trafndiaeth gyhoeddus i gyrraedd y mannau lle y mae angen iddynt fod a lle maent yn dymuno bod, a hynny'n gyflym ac yn brydlon.
- Er mwyn cyrraedd y nod hwnnw, mae angen trafndiaeth gyhoeddus a fydd yn gweithio fel un gwasanaeth cydlynol sydd ar gael i bawb.
- Yn aml, mae'n rhaid wrth ddulliau teithio llesol, megis cerdded a beicio, er mwyn cyrraedd y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus. Yn 2013, gwnaethom gyflwyno Deddf Teithio Llesol (Cymru) 2013, gan sefydlu seilwaith a mesurau darparu gwybodaeth i ddylanwadu ar y diwylliant o gerdded a beicio, ac i'n helpu i'w hyrwyddo fel ffordd o deithio o le i le.
- Ym mis Hydref 2018, gwnaethom ddyfarnu masnachfrait newydd Rheilffyrdd Cymru a'r Gororau ac rydym wedi ymrwmo i fuddsoddi bron £5 biliwn dros y pymtheg mlynedd nesaf er mwyn trawsnewid y rhwydwaith rheilffyrdd. Drwy fuddsoddi fel hyn yn y fasnachfrait newydd, byddwn yn sicrhau bod ein cynlluniau ar gyfer y rheilffyrdd a'r cynlluniau metro yn y de a'r gogledd yn gwella ansawdd y gwasanaethau rheilffyrdd a fydd ar gael i deithwyr.
- Er mwyn ategu'r camau hynny, rydym bellach yn troi ein sylw at fysiau, tacsis a cherbydau hurio preifat. Ein nod yw gwasanaethau bysiau a fydd yn cael eu dylunio mewn modd a fydd yn diwallu anghenion pob ardal leol, gan symbylu'r galw ymhlith teithwyr, gan gysylltu rhagor o bobl a chan leihau'r ddibyniaeth ar geir preifat. Ein nod yw sicrhau gwasanaethau tacsis a cherbydau hurio preifat mwy diogel a fydd yn cael eu safoni mwy ar draws Cymru.

Ymgynghoriadau

- Aethom ati yn 2017 a 2108 i gynnal nifer o ymgynghoriadau, gan ofyn sut y gallem wella gwasanaethau bysiau lleol, ac am yr opsiynau ar gyfer gwella mynediad i deithio'n rhad ar fysiau yng Nghymru ac ar gyfer gwella'r defnydd o'r gwasanaethau hynny. Gofynnwyd hefyd i bobl fynegi barn am gynigion i annog pobl iau i deithio ar fysiau, ac am y fframwaith ar gyfer trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat.
- Mae'r ymgynghoriadau hynny i'w gweld drwy'r dolenni isod:

<https://beta.llyw.cymru/cynigion-i-wella-gwasanaethau-bysiau-lleol-yng-nghymru>

<https://beta.llyw.cymru/cynllun-pris-consesiynol-gorfodol-yng-nghymru>

<https://beta.llyw.cymru/teithiau-bws-rhatach-ar-gyfer-pobl-ifanc-yng-nghymru>

<https://beta.llyw.cymru/trwyddedu-tacsis-cherbydau-hurio-preifat>

- Yn dilyn yr ymgynghoriadau hynny, rydym wedi bod yn ystyried pa gamau y mae angen inni eu cymryd, ac rydym wedi datblygu nifer o gynigion deddfwriaethol.
- Wedi dweud hynny, un elfen yn unig yw'r cynigion deddfwriaethol hyn o broses ddiwygio ehangach yr ydym yn bwrw ymlaen â hi, yn enwedig mewn perthynas â darparu gwasanaethau bysiau.

Cynigion Deddfwriaethol

- Nod y cynigion deddfwriaethol a gyflwynir yn y papur hwn yw rhoi inni'r arfau y barnwn y mae eu hangen arnom er mwyn hwyluso gwell cynllunio a gwell atebion ar gyfer darparu trafndiaeth gyhoeddus integredig a chydgyssylltiedig, gan roi lle canolog i deithwyr ac i gymunedau lleol wrth wneud penderfyniadau.
- Diben y cynigion yw gwella'r fframwaith deddfwriaethol er mwyn:
 - Cynnig yr hyblygrwydd a fydd yn caniatáu inni ymateb yn well i anghenion trafndiaeth gyhoeddus yn lleol;
 - Sicrhau mwy o gysondeb wrth ddarparu gwasanaethau bysiau, sicrhau bod y gwasanaethau hynny'n rhai cydgysylltiedig, a mabwysiadu ffordd fwy modern o drwyddedu tacsis/cherbydau hurio preifat.
- Nod y papur hwn yw ceisio amlinellu'r sefyllfa bresennol, esbonio pam yr ydym o'r farn bod angen newid, ac esbonio'r newidiadau deddfwriaethol yr ydym yn eu cynnig er mwyn helpu i wireddu'n huchelgais.
- Ni fydd y cynigion deddfwriaethol yn y papur hwn yn arwain ohonynt eu hunain at newid sylweddol i drafnidiaeth gyhoeddus nac i'r ffordd y trwyddedir tacsis a cherbydau hurio preifat, ond byddant yn rhoi'r gallu y mae ei angen ar Lywodraeth Cymru a'r awdurdodau lleol er mwyn sbarduno newid.
- Rydym am glywed eich barn am y cynigion a hoffem eich gwahodd i ymateb i'r cwestiynau sydd yn yr ymgynghoriad. Nid oes angen ichi deimlo bod yn rhai ichi

ateb pob cwestiwn, ond byddem yn croesawu'ch syniadau a'ch adborth am unrhyw feysydd yr ydych yn dymuno cyfeirio atynt.

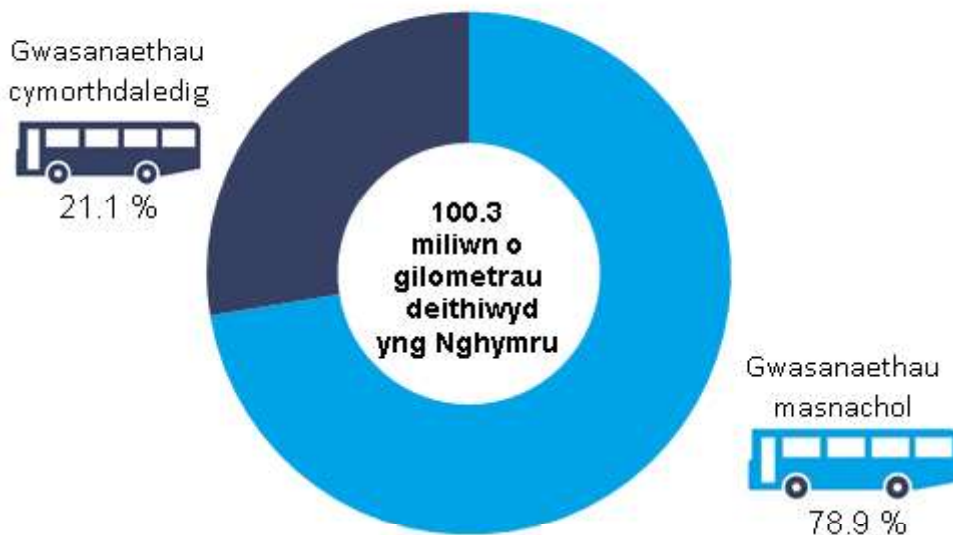
- Byddwn yn cyhoeddi'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol ym mis Ionawr, a fydd yn ceisio pennu'r costau, yr effeithiau a'r manteision tebygol a fyddai ynghlwm wrth y newidiadau arfaethedig i'r ddeddfwriaeth. Bydd angen ystyried yn ofalus fforddiadwyedd ynghyd â gwerth am arian y cynigion a fydd yn sail i benderfyniadau, ac yn enwedig o ystyried yr hinsawdd ariannol sydd ohoni a'r heriau y mae awdurdodau lleol yn eu hwynebu. Dylai'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol gael ei ystyried ar y cyd â'r Papur Gwyn a thrwy'r ymgynghoriad hwn hoffem glywed eich barn ynghylch y problemau sydd ynghlwm wrth y modd y caiff gwasanaethau bysiau lleol eu cynllunio a'u darparu. Hoffem glywed hefyd eich barn am ddiwygio'r drefn drwyddedu ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat ac am effeithiau tebygol ein cynigion ar y problemau hyn. Mae'n bwysig sicrhau bod gennym ddata dibynadwy a fydd yn sail i benderfyniadau.
- Byddwn hefyd yn cynnal digwyddiadau ar gyfer rhanddeiliaid yn ystod y cyfnod ymgynghori hwn er mwyn derbyn eu sylwadau.

Rhan 1 – Gwasanaethau bysiau

Cyflwyniad

- Mae gwasanaethau bysiau Cymru yn bwysig er mwyn caniatáu i bobl fanteisio ar addysg, hyfforddiant, gwaith, gofal iechyd ac er mwyn rhoi cyfle iddynt fwynhau diwrnod allan. Maent yn ddolen gyswllt hanfodol rhwng ein cymunedau ac maent yn bwysig o ran helpu'n heconomi i ffynnu.
- Gwasanaethau bysiau lleol sydd i gyfrif am 3 o bob 4 siwrnai a wneir ar drafndiaeth gyhoeddus. Yn 2016/17, teithiodd bysiau 100 miliwn o gilometrau cerbyd pan oeddent wrthi'n darparu gwasanaeth, ac roedd 79% o'r cilometrau hynny ar lwybrau teithio y penderfynwyd arnynt gan weithredwyr bysiau ar sail ystyriaethau masnachol. Teithiwyd yr 21% o gilometrau a oedd yn weddill ar lwybrau teithio a drefnwyd gan awdurdodau lleol o dan gontract neu y rhoddwyd cymorthdal ar eu cyfer er mwyn diwallu anghenion cymdeithasol.

Cilomedrau cerbydau a deithwyd ar fysiau a choetsys yng Nghymru yn 2016/17



Ffynhonnell: Dadansoddiad Llywodraeth Cymru o Arolwg Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus yr Adran Drafndiaeth

Beth yw'r problemau?

Gwasanaethau sy'n dirywio

- Er bod gwasanaethau bysiau'n rhan hanfodol o'r rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru, maent yn dirywio ac mae nifer y teithwyr wedi bod yn gostwng yn raddol ers sawl blwyddyn ar y rhan fwyaf o lwybrau bysiau Cymru. Mae'r dirywiad hwnnw'n gyson â'r hyn sydd i'w weld ledled y DU.
- Mae'r tabl isod yn dangos y dirywiad yn nifer y siwrneiau gan deithwyr dros y pum mlynedd ddiwethaf y mae cofnod ar gael ar eu cyfer:

Blwyddyn	Cymru		Lloegr		Prydain Fawr	
	Siwrnai	% y newid	Siwrneiau	% y newid	Siwrneiau	% y newid
2011-12	115.7m	-	4,640.1m	-	5,191.5m	-
2012-13	108.8m	↓ 6.0	4,570.2m	↓ 1.5	5,099.4m	↓ 1.8
2013-14	107.2m	↓ 1.5	4,672.4m	↑ 2.2	5,201.0m	↑ 2.0
2014-15	101.1m	↓ 5.6	4,627.4m	↓ 1.0	5,142.9m	↓ 1.1
2015-16	101.3m	↑ 0.2	4,507.8m	↓ 2.6	5,016.5m	↓ 2.5
2016-17	99.6m	↓ 1.7	4,438.2m	↓ 1.5	4931.0m	↓ 1.7

Ffynhonnell: Dadansoddiad Llywodraeth Cymru o Arolwg yr Adran Drafnidiaeth o Gerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus, TfL

- Mae'r ffaith bod nifer y teithwyr yn gostwng yn golygu bod mwy o bwysau ar deithwyr sy'n talu a hefyd ar bwrs y wlad i gynnal y rhwydwaith. Er gwaethaf y buddsoddiad sylweddol o ffynonellau cyhoeddus a phreifat, mae'r rhwydwaith hwnnw wedi gweld gostyngiad yn nifer y gwasanaethau sydd ar gael ac mae hynny wedi arwain at hyd yn oed llai o deithwyr. Mae hynny, yn ei dro, yn rhoi mwy o bwysau ar awdurdodau lleol wrth iddynt fynd ati i nodi ac i roi cymhorthdal ar gyfer y gwasanaethau hynny sy'n angenrheidiol yn gymdeithasol ar gyfer cymunedau lleol.
- Os na fyddwn yn gweithredu, bydd gwasanaethau a nifer y teithwyr yn parhau i ddirywio, a bydd hynny'n ein hatal rhag gwireddu'n huchelgais o greu system drafnidiaeth integredig. Nid ydym yn honni bod y tueddiadau hirdymor hyn yn rhai hawdd eu datrys, a hynny er gwaethaf y mesurau deddfwriaethol yr ydym yn eu cynnig.

Yr angen i integreiddio ac i gydweithio'n well

- Mae teithwyr yn gwneud rhyw 100 miliwn o siwrneiau ar rwydwaith bysiau Cymru bob blwyddyn o gymharu â rhyw 30 miliwn o siwrneiau ar y rheilffyrdd. Er mwyn darparu system drafnidiaeth wirioneddol integredig yng Nghymru, mae angen inni sicrhau bod gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn diwallu anghenion teithwyr a'u bod yn cael eu hintegreiddio â gwasanaethau rheilffyrdd a gwasanaethau trafnidiaeth eraill.
- Mae darparu gwasanaethau bysiau lleol a seilwaith ar eu cyfer yn gyfrifoldeb i nifer o randdeiliaid, gan gynnwys gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru. Mae hynny'n dangos yn glir pa mor gymhleth yw'r strwythur ar gyfer darparu'r gwasanaethau hyn a hefyd yr angen i'r rhanddeiliaid gydweithio mewn ffordd fwy cyson er mwyn sicrhau gwasanaeth bysiau lleol mwy integredig a chynaliadwy ar gyfer cymunedau yng Nghymru.
- Mae yna waith nad yw'n effeithlon i bob awdurdod lleol ei wneud yn unigol, megis cynllunio trafnidiaeth, gwaith gweinyddol a gwaith caffael. Mae gweithredu fel hyn yn cyfrannu at rannu gwasanaeth bysiau Cymru yn ddarnau gwahanol, ac rydym o'r farn bod angen newid trefniadol a strwythurol. Byddai newidiadau o'r fath yn helpu i sicrhau mwy o arbedion effeithlonrwydd, safonau cyffredin, cyfleoedd i weithio mewn partneriaeth, darbodion maint a chysondeb o ran yr hyn a gynigir. Rydym yn credu hefyd y gallai cynnig rhywfaint o gymorth canolog helpu awdurdodau lleol i

ryddhau adnoddau ar gyfer gwaith ar gynllunio a chydgyssylltu gwasanaethau bysiau.

- Mae symiau sylweddol o gyllid cyhoeddus yn cael eu gwario ar wasanaethau bysiau, ac mae Llywodraeth Cymru yn rhoi dros £220 miliwn o gymorth bob blwyddyn ar gyfer gwasanaethau cludo cleifion mewn achosion nad ydynt yn rhai brys, cludiant i'r ysgol, gwasanaeth bysiau TrawsCymru, grantiau sy'n gysylltiedig â bysiau ac ad-daliadau sy'n gysylltiedig â'r cynllun Prisiau Siwrnai Consesiynol Gorfodol. Er gwaethaf y symiau sylweddol hyn o gyllid, nid ydym yn llwyddo i ddarparu'r gwasanaeth yr ydym yn awyddus i'w weld ac nid oes gan gymunedau y cysylltiadau trafndiaeth gyhoeddus y mae arnynt eu hangen.
- Drwy integreiddio gwell rhwng gwasanaethau bysiau lleol a gwasanaethau megis cludiant i ddysgwyr, gwasanaethau gofal cymdeithasol, cymunedol, iechyd a gwasanaethau sy'n ymateb i'r galw, mae potensial i ddarparu gwasanaeth bysiau mwy cynhwysfawr ar gyfer cymunedau lleol.
- Mae'r tabl isod yn crynhoi'r heriau a'r problemau sy'n gysylltiedig â darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru ar hyn o bryd:

Cymru Gyfan	
<ul style="list-style-type: none"> • Diwydiant wedi'i ddadreoleiddio â dros 80 o weithredwyr bysiau yng Nghymru. • Diffyg cydgysylltu – o ran llwybrau teithio, tocynnau, rhwydweithiau rheilffyrdd a theithio llesol. Gall hyn beri dryswch i deithwyr. • Mae angen addasu llwybrau teithio er mwyn ymateb wrth i anghenion teithwyr newid – canolbwyntio'n fwy ar deithiau hirach yn hytrach na siwrneiau byr/at ddibenion manwerthu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Llai o deithwyr. • Safonau sy'n amrywio – brandio, cerbydau, seilwaith. • Gyrwyr bysiau sy'n heneiddio – posibilrwydd na fydd gweithlu medrus ar gael yn y dyfodol. • Angen gwelliannau o ran gwybodaeth amser real am deithio. • Gwella'r fflyd er mwyn cyrraedd targedau o ran ansawdd aer a datgarboneiddio.
<p>Gwasanaethau Trefol / Masnachol</p> <p>Gweithredwyr bysiau yn dewis llwybrau ar sail fasnachol, cymorth ar ffurf ad-daliadau o dan y cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol a'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau.</p>	<p>Gwasanaethau Gwledig / Anfasnachol</p> <p>Awdurdodau lleol yn caffael llwybrau teithio drwy gontractau gan roi cymhorthdal hefyd, cymorth ar ffurf ad-daliadau o dan y cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol a'r Grant Cynnal Gwasanaethau Bysiau.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Yr angen i wneud mwy o waith ar gynllunio'r rhwydwaith er mwyn darparu cynifer o fysiau lleol ag y bo modd ac er mwyn integreiddio â 	<ul style="list-style-type: none"> • Ansawdd gwasanaethau a gymorthdelir yn amrywio. • Llai o wasanaethau masnachol yn rhoi mwy o bwysau ar yr awdurdod lleol i

<p>mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ansawdd aer gwael. • Amserlenni'n annibynadwy oherwydd tagfeydd. • Gall y ffaith bod nifer o weithredwyr ac nad oes modd defnyddio'r un tocyn ar draws gwasanaethau gwahanol beri dryswch i deithwyr. • Yn aml, mae angen mwy o gymhorthdal ar wasanaethau fin nos a thros y penwythnos. 	<p>gefnogi gwasanaethau sy'n "angenrheidiol yn gymdeithasol".</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gwasanaethau ymylol yn newid, gan droi'n rhai anfasnachol yn lle rhai masnachol dros amser.
--	---

- Fodd bynnag, mae **gwasanaethau TrawsCymru** yn enghraifft ddefnyddiol o sut y gall gweithredwyr bysiau, awdurdodau lleol a Llywodraeth Cymru gydweithio i ddarparu gwasanaeth bysiau cydgysylltiedig a strategol sy'n diwallu anghenion cymunedau lleol. Mae gan TrawsCymru nifer o wasanaethau a ddarperir ar sail fasnachol (gan gynnwys X2, X3 a X4 yn y De). Yn ogystal, mae Llywodraeth Cymru yn ariannu rhwydwaith o wasanaethau pellter hir ar draws Cymru o dan y brand TrawsCymru®. Gan amlaf, mae'r rhain yn darparu gwasanaeth ar hyd coridorau strategol allweddol lle nad oes gwasanaeth rheilffyrdd. Er bod cyfleoedd efallai i fod yn fwy effeithlon wrth reoli'r gwasanaeth hwn, ein huchelgais yw gweithredu yn y ffordd cydgysylltiedig hon ar draws y rhwydwaith bysiau yng Nghymru. Mae'r map isod yn dangos Rhwydwaith TrawsCymru ar draws Cymru yn 2017:

TrawsCymru™

Cysylltu pobl a chymunedau · Connecting people and communities

- T1** Aberystwyth - Caerfyrddin
Aberystwyth - Carmarthen
- T2** Aberystwyth - Bangor
- T3** Abermo - Wrexham
Barmouth - Wrexham
- T4** Caerdydd - Y Drenewydd
Cardiff - Newtown
- T5** Aberystwyth - Hwlfordd
Aberystwyth - Haverfordwest
- T6** Abertawe - Ystradgynlais - Aberhonddu
Swansea - Ystradgynlais - Brecon
- T9** Maes Awyr Caerdydd - Canol y Ddinas
Cardiff Airport - City Centre

— TrawsCymru Services — Rail Services



- Mae angen inni roi trefniadau newydd yn eu lle a fydd yn ein galluogi i integreiddio mwy ar y farchnad fysiau leol.

Yr angen i wella profiadau teithwyr

- Mae gwybodaeth glir a diweddar sydd o ansawdd uchel yn hanfodol i'r cyhoedd (yn bobl sy'n defnyddio bysiau ac yn bobl nad ydynt yn eu defnyddio) sy'n ceisio deall y gwasanaethau sydd ar gael ar eu cyfer. Mae gan bobl ddisgwyliadau uwch o lawer heddiw na hyd yn oed ychydig o flynyddoedd am y math o wybodaeth a ddylai fod ar gael iddynt, ac mae defnyddwyr gwasanaethau yn disgwyl cael gwneud dewisiadau deallus ar sail data sydd ar gael yn hwylus.
- Er mwyn denu rhagor o bobl i ddefnyddio bysiau, rydym o'r farn bod yn rhaid gweithio i wella profiadau teithwyr. Mae gennym ddiddordeb arbennig mewn ystyried sut y gellir gwella'r wybodaeth sydd ar gael i deithwyr, gan gynnwys gwybodaeth am docynnau, ond hefyd wella systemau tocynnau. Ar hyn o bryd, nid oes modd defnyddio'r un tocynnau ar draws gweithredwyr gwahanol neu ar draws dulliau gwahanol o deithio, a chredwn fod hynny'n golygu bod y bws yn ddull llai deniadol o deithio.

Deiliaid Pasys Bws Consesiynol

- Llywodraeth Cymru oedd y llywodraeth gyntaf yn y Deyrnas Unedig i gyflwyno teithiau cyffredinol am ddim ar fysiau i bobl hŷn ac anabl, gyda'r nod o sicrhau gwelliant sylweddol o ran mynediad at wasanaethau a chyfleusterau allweddol. Rydym yn parhau'n ymrwymedig i'r egwyddorion sydd wedi bod yn sail i'r cynllun yng Nghymru ers degawd a mwy.
- Wrth inni fynd ati i bwysu a mesur sut y mae'r cynllun yn gweithio a sut y gallwn ei wella er mwyn sicrhau ei fod yn parhau i gynnig manteision cynaliadwy i bobl Cymru, cynhaliwyd ymgynghoriad rhwng mis Hydref 2017 a mis Ionawr 2018. Roedd yr ymgynghoriad yn gofyn cwestiynau am nifer o agweddau ar y cynllun, gan gynnwys a ddylid newid yr oedran pan roddir yr hawl i bobl oedrannus deithio am ddim. Dyna'r elfen o'r cynllun yr ydym yn ei hystyried ymhellach yn y Papur Gwyn hwn, ond gan gadw at yr egwyddorion sylfaenol hyn:
 - Hawl gyffredinol – caiff y rheini sydd â phasys ddal unrhyw fws ar unrhyw adeg yng Nghymru;
 - Ni ddylai unrhyw un sydd â phas ar hyn o bryd golli'i hawl i deithio am ddim;
 - Bydd pawb a fydd wedi cyrraedd oedran pensiwn y wladwriaeth yn gymwys i gael teithio ar fysiau am ddim.
- Yn ogystal â'r pas bws ar gyfer pobl hŷn a phobl anabl, mae Llywodraeth Cymru wedi bod yn cynnig disgownt o draean pris tocyn i bobl ifanc 16, 17 a 18 oed ers 2015. Cafodd y cynllun hwn ei ehangu'n ddiweddar i gynnwys pobl hyd at 21 oed (ar gyfer blwyddyn ariannol 2018/19) a bydd nid yn unig yn helpu pobl ifanc wrth iddynt hyfforddi neu ddilyn prentisiaethau ac yn ystod y cyfnod o newid i fyd gwaith, ond bydd hefyd, gobeithio, yn annog rhagor o bobl ifanc i ddefnyddio bysiau ar gyfer rhagor o'u siwrneiau. O wneud hynny, byddant yn helpu i fynd i'r afael â thagfeydd ac ansawdd yr aer yn ein trefi a'n dinasoedd.

- Mae hon yn enghraifft o gydweithio rhwng gweithredwyr bysiau, sydd wedi cytuno i fabwysiadu'r cynllun gwirfoddol hwn, a Llywodraeth Cymru, sy'n talu amdano.

Casgliad

- Mae'r pwysau sydd ar awdurdodau lleol i wneud arbedion ariannol wedi arwain at benderfyniadau anodd o ran pa feysydd gwasanaeth ddylai dderbyn adnoddau. Mae'r her hon dros nifer o flynyddoedd, ynghyd â'r lleihad yn nifer y teithwyr, wedi rhoi gwasanaethau bysiau mewn sefyllfa fregus. Rhaid canmol yr awdurdodau lleol am eu hymdrechion wrth geisio diogelu gwasanaethau presennol, gan reoli eu cyllidebau yn ofalus. Mae hyn yn tystio i'r ffaith bod pobl yn cydnabod swyddogaeth bwysig trafniadaeth gyhoeddus o safbwynt cysylltu cymunedau a hefyd gysylltu pobl â gwasanaethau.
- O ystyried yr heriau y mae awdurdodau lleol yn eu hwynebu mae'n hollbwysig fod Llywodraeth Cymru, llywodraeth leol a gweithredwyr trafniadaeth yn pwysu a mesur sut y caiff gwasanaethau eu cynllunio a'u darparu. Mae'r cynigion a ddisgrifir yn y Papur Gwyn hwn yn creu cyfle i gydweithio, gan ailystyried sut y gallwn wneud defnydd gwell o'r cyllid sydd ar gael ar hyn o bryd ac ar yr un pryd wella gwasanaethau ar gyfer teithwyr.
- Mae'r rhan fwyaf o'r bobl sy'n teithio ar y ffyrdd yn defnyddio ceir neu faniau preifat (dros 95%), a chan fod traffig ar y ffyrdd yn parhau i gynyddu dros amser yn y rhan fwyaf o lefydd, dyma un o brif achosion tagfeydd. Mae natur y defnydd o'n ffyrdd yn newid: mae faniau sy'n dosbarthu pecynnau a gaiff eu harchebu ar-lein bellach yn rhan fawr o draffig mewn trefi ac mewn ardaloedd gwledig ac mae gwasanaethau llogi preifat ar gais/trefniadau rhannu teithiau bellach yn fwy poblogaidd nag erioed. Mae goblygiadau hyn o ran y defnydd o fysiau yn y dyfodol yn parhau'n ansicr iawn ar hyn o bryd.
- Yn ein barn ni, nid yw'r fframwaith deddfwriaethol ar gyfer gwasanaethau bysiau yng Nghymru ar hyn o bryd yn cynnig yr hyblygrwydd y mae ei angen ar Lywodraeth Cymru a'r awdurdodau lleol er mwyn helpu i lywio a dylanwadu ar sut y darperir gwasanaethau bysiau sy'n diwallu anghenion unigolion a chymunedau, neu er mwyn mynd i'r afael â'r agweddau craidd y nodwyd bod angen eu newid.
- Oherwydd bod y ffactorau sy'n dylanwadu ar benderfyniadau pobl o ran teithio ar fysiau mor gymhleth ac amrywiol ni fydd deddfwriaeth ynnddi'i hun yn gwyrddroi'r tueddiadau hirdymor o ran y defnydd o fysiau. Credwn, fodd bynnag, y bydd gwella'r fframwaith deddfwriaethol yn rhoi'r dulliau a'r hyblygrwydd i awdurdodau lleol deilwra eu dull a gwneud defnydd mwy effeithiol o adnoddau cyfyngedig, a hynny er mwyn diwallu'r anghenion a'r amgylchiadau lleol.

Cynigion

Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig sefydlu Cyd-awdurdod Trafnidiaeth.

Byddai Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yn gallu datblygu dull nodweddiadol ranbarthol o gynllunio a gweithredu ym maes trafndiaeth o fewn cyddestun cenedlaethol ehangach. Gallai gael cyfrifoldeb am yr amrywiaeth lawn o swyddogaethau trafndiaeth gyhoeddus, yn ogystal â swyddogaethau penodol o ran rheoli traffig (er enghraifft, y gallu i wneud Gorchmynion Rheoleiddio Traffig ar gyfer mesurau blaenoriaethu bysiau).

Y cefndir

- Mae'r adran hon o'r Papur Gwyn yn nodi ein cynigion cychwynol ar gyfer sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Rydym wedi trafod y cynigion hyn yn brydlon gyda Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru, a bydd ymgynghoriad pellach gyda rhanddeiliaid allweddol yn cael ei gynnal yn ystod cyfnod ymgynghori'r Papur Gwyn.

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol

- Mae Adran 5 o Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006 ("Deddf 2006") yn galluogi Gweinidogion Cymru i wneud Gorchymyn i sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Gall y Gorchymyn hwnnw wneud darpariaeth ynghylch aelodaeth yr awdurdod, ymhlith pethau eraill.
- Diben Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yw cyflawni swyddogaethau penodedig ym maes trafndiaeth ar gyfer yr ardal y mae'n ymwneud â hi, a gall y Gorchymyn sy'n sefydlu Cyd-awdurdod Trafnidiaeth wneud darpariaeth bod pwyllgorau'r awdurdod yn cyflawni'r swyddogaethau hynny.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Mae awdurdodau lleol yn gyfrifol am gynllunio trafndiaeth leol ac am sicrhau bod y cyhoedd yn cael y gwasanaethau bysiau lleol y mae eu hangen arnynt. Fodd bynnag, oherwydd y pwysau ar gyllidebau, mae'r llywodraeth leol yn gwario cryn dipyn yn llai, yn ôl disgrisiwn, ar wasanaethau bysiau lleol, ac mae wedi lleihau'n sylweddol y timau sy'n gyfrifol am gynllunio a chydgyssylltu gwasanaethau bysiau. Mae tystiolaeth hefyd yn dangos bod llai a llai o sgiliau a dealltwriaeth yn bodoli o fewn awdurdodau lleol i gyflawni eu swyddogaethau trafndiaeth yn effeithiol.
- Mae'r amryfal dasgau y mae'n rhaid i bob awdurdod lleol eu cyflawni'n unigol yn gwaethygu'r pwysau hwn sydd ar weithluoedd medrus i reoli trafndiaeth. Mae llawer o dasgau cymorth, sy'n aml yn rhai gweinyddol neu'n rhai sy'n ymwneud â phrosesau caffael, na all pob awdurdod lleol eu cyflawni'n effeithiol yn unigol ac maent yn cyfrannu at sefyllfa lle y mae'r gwasanaethau bysiau yng Nghymru yn cael eu rhannu'n ddarnau gwahanol.

- Er enghraifft, safleoedd bysiau yn aml yw'r cysylltiad cyntaf y mae defnyddwyr presennol a darpar ddefnyddwyr yn ei gael â'r rhwydwaith bysiau. Felly, mae ansawdd safle bws yn ddylanwad allweddol ar ganfyddiad defnyddwyr o lefel y gwasanaeth y gellir ei ddisgwyl. Caiff seilwaith bysiau ei gaffael yn gyffredinol gan bob awdurdod lleol dan ei reolau sefydlog perthnasol a fframweithiau cyflenwyr. Mae'r rhagolygon cyllido ar hyn o bryd, gyda chyllidebau blynyddol yn cyd-fynd â gofynion i ddangos y pris tendro mwyaf manteisiol o safbwynt economaidd, wedi arwain at gryn dipyn o amrywiad o ran sut y caiff safleoedd bysiau eu darparu o fewn awdurdodau lleol a rhyngddynt. O ganlyniad i hynny, mae diffyg cysondeb yn seilwaith y safleoedd bysiau a ddarperir, sy'n arwain at y materion a ganlyn:
 - diffyg cysondeb o ran y cynnig / brand a ddarperir i ddefnyddwyr presennol a darpar ddefnyddwyr;
 - llai o gyfleoedd i sicrhau arbedion maint / pŵer prynu; a
 - gofyniad i gario amrywiaeth o stoc sbâr (ee paneli gwydr), gyda'r risg o gymryd y darn anghywir i'r safle.
- Gallai datblygu dull Cymru gyfan o gaffael safleoedd bysiau, a ddarperir drwy strwythur Cyd-awdurdod Trafnidiaeth, roi cyfle i fynd i'r afael â'r materion hyn yn yr hirdymor drwy, er enghraifft, gyflwyno dyluniadau modwlar safonol yn raddol (sy'n adlewyrchu amrywiadau ar gyfer ardaloedd trefol, lled drefol a gwledig). Defnyddiwyd dull tebyg i adnewyddu dros 500 o Beiriannau Tocynnau Electronig a oedd eu hangen i weinyddu'r cynllun tocynnau teithio rhatach. Roedd cyflwyno archeb ar gyfer Cymru gyfan yn yr achos hwnnw wedi arwain at bris gostyngol fesul uned oherwydd maint yr archeb, gyda blaenoriaeth yn cael ei roi i reoli'r gwasanaeth hwn.
- Ni fyddai gadael i'r aneffeithlonrwydd presennol a'r pwysau ar awdurdodau lleol barhau yn helpu i gyflawni uchelgeisiau Llywodraeth Cymru ar gyfer darparu trafndiaeth gyhoeddus.
- Byddai strwythur ar ffurf Cyd-awdurdod Trafnidiaeth hefyd yn gyfle i safoni a gwella safonau ansawdd bysiau a fydd yn cael eu cyflwyno a'u cymhwyso'n gyson ledled Cymru.
- Byddai'r strwythur hwn hefyd yn gyfle i gyflwyno trefn ganolog ar gyfer trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. Mae tudalennau 50 a 51 o'r ddogfen hon yn ymdrin â'n cynigion manwl yn hynny o beth.

Sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth

- Er mwyn mynd i'r afael â'r heriau a wynebir gan awdurdodau lleol, cynigir bod Gweinidogion Cymru yn defnyddio eu pwerau presennol dan Ddeddf 2006 i sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth.
- Diben Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yw cyfuno swyddogaethau a phwerau trafndiaeth presennol dau awdurdod lleol neu fwy. Byddai'r Gorchymyn/Gorchymynion sy'n sefydlu'r Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn pennu'r swyddogaethau i'w harfer gan y Cyd-awdurdod Trafnidiaeth.

- Byddai Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn cael eu sefydlu gan is-ddeddfwriaeth a bydd ymgynghoriad ffurfiol yn rhan o hynny. Gan ddibynnu ar ganlyniad yr ymgynghoriad hwn, bwriadwn ei chyflwyno yn hydref 2019. Fodd bynnag, o ystyried pwysigrwydd y cynigion i sefydlu Cyd-awdurdod Trafnidiaeth, yn enwedig mewn cysylltiad â gwaith ehangach i ddiwygio bysiau, ceisir barn gychwynol ar y cynnig i sefydlu Cyd-awdurdodau drwy'r broses ymgynghori hon. Mae cynigion cychwynol Llywodraeth Cymru ar gyfer strwythurau posibl y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth wedi'u nodi isod.
- Er byddai unrhyw Gyd-awdurdod Trafnidiaeth yn cael ei sefydlu drwy is-ddeddfwriaeth, cynigir y byddai angen Bil er mwyn gwneud rhai mân newidiadau i'r darpariaethau presennol yn Neddf 2006. Er mwyn sicrhau bod gwasanaethau bysiau lleol yn cael eu darparu'n gyson ledled Cymru, cynigir y dylai Gweinidogion Cymru gael pwerau i lunio canllawiau a chyfarwyddydau ynghylch sut y bydd Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn cyflawni swyddogaethau. Gallai Gweinidogion Cymru ddefnyddio'r pwerau hyn, er enghraifft, i gyhoeddi canllawiau mewn perthynas â safonau ansawdd bysiau, gan gynnwys allyriadau a brandio, ac i gyflwyno telerau safonedig/cyson dan gontract ar gyfer darparu gwasanaethau sydd eu hangen ar y gymdeithas yn unol ag adran 63 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985.
- O ystyried lefel y cymorth ariannol y mae Llywodraeth Cymru yn ei ddarparu mewn cysylltiad â gwasanaethau bysiau, a'i huchelgais i sicrhau system trafndiaeth gyhoeddus gwbl integredig i Gymru, bydd yn bwysig bod Gweinidogion Cymru yn gallu ymyrryd pe na bai Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yn cyflawni ei swyddogaethau yn effeithiol. Felly, cynigir hefyd bod Gweinidogion Cymru yn cael pwerau i ymyrryd.

Strwythur Arfaethedig y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth

- Cynigir y dylai'r swyddogaethau i'w trosglwyddo i'r Cyd-awdurdod Trafnidiaeth gael eu harfer naill ai ar sail genedlaethol/strategol neu ar sail ranbarthol/gweithredol, a bod hynny'n seiliedig ar natur y swyddogaeth sy'n cael ei chyflawni. Bwriedir y bydd y Gorchymyn/Gorchmynion a fydd yn sefydlu'r Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn hwyluso hyn.
- I arfer swyddogaethau ar y sail hon, ystyrir y gallai strwythur sefydliadol y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth fod yn seiliedig ar un o'r ddau opsiwn posibl a ganlyn:
 1. Un Cyd-awdurdod Trafnidiaeth ar gyfer Cymru gyfan gyda byrddau cyflenwi rhanbarthol (hy pwyllgorau'r Cyd-awdurdod Trafnidiaeth). Byddai'r Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yn gyfrifol am gyflawni pob swyddogaeth a bennir yn y Gorchymyn sefydlu, a bydd yn gallu/yn gorfod gwneud trefniadau i gyflawni swyddogaethau penodol, megis swyddogaethau penodol yn rhanbarthol neu'n lleol, gan bwyllgorau'r awdurdod (hy byrddau cyflenwi rhanbarthol); neu
 2. Cyd-awdurdod Trafnidiaeth cenedlaethol a fydd yn cyflawni swyddogaethau cenedlaethol/strategol penodedig, a thri Cyd-awdurdod Trafnidiaeth rhanbarthol ar wahân a fydd yn cyflawni swyddogaethau ranbarthol/gweithredol penodedig (hy cyfanswm o 4 Cyd-awdurdod Trafnidiaeth).
- Gan ddibynnu ar y strwythur a ffeirir, efallai y bydd yn rhaid i'r Gorchymyn/Gorchmynion sefydlu wneud darpariaeth benodol i'w gwneud yn

ofynnol bod pwyllgorau yn cael eu creu i gyflawni swyddogaethau. Hefyd, gallai fod angen, er enghraifft, atal dirprwyo swyddogaethau penodol i bwyllgorau.

- O ran aelodaeth y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth, cynigir o dan y naill opsiwn strwythurol y bydd Gweinidogion Cymru yn cael eu cynrychioli ar yr awdurdod ac unrhyw bwyllgor o'r awdurdod. Mae hynny'n adlewyrchu ymrwymiad sylweddol Gweinidogion Cymru i ddarparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru, o ran gwariant blynyddol, a'u huchelgais i ddarparu system trafndiaeth gyhoeddus integredig ledled Cymru.

Cwestiwn 1. A ydych yn cytuno ei bod yn bwysig i Awdurdodau Lleol weithio gyda'i gilydd o ran gwasanaethau bysiau lleol? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 2. Rhowch sylwadau ar y strwythurau sefydliadol arfaethedig. Beth yw'r opsiwn a ffefrir gennych a pham?

Cwestiwn 3. A oes strwythur sefydliadol arall ar gyfer Cyd-awdurdodau trafndiaeth y dylwn ei ystyried? Rhowch ddisgrifiad.

Cwestiwn 4. A oes gennych unrhyw sylwadau ar y cynnig y dylid cynrychioli Gweinidogion Cymru ar Gyd-awdurdod Trafnidiaeth neu ar unrhyw bwyllgorau Cyd-awdurdod Trafnidiaeth?

Cwestiwn 5. A oes gennych unrhyw sylwadau ar y cynnig y dylai Gweinidogion Cymru gael pwerau i gyhoeddi canllawiau a chyfarwyddydau, ac i ymyrryd pe bai Cyd-awdurdod yn methu ag arfer ei swyddogaethau yn effeithiol?

Swyddogaethau Arfaethedig y Cyd-awdurdod Trafnidiaeth mewn perthynas â bysiau

- Rydym wedi rhestru isod y mathau o swyddogaethau mewn perthynas â bysiau y byddwn yn eu cynnig fel rhai i'w cyflawni gan Gyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Rydym hefyd wedi nodi a ddylid cyflawni'r swyddogaethau hynny ar lefel genedlaethol neu ranbarthol. Mae'r pum adran a ganlyn o'r Papur Gwyn yn nodi'r newidiadau deddfwriaethol a gynigir i'r pwerau sydd gan awdurdodau lleol ar hyn o bryd mewn perthynas â darparu gwasanaethau bysiau yng Nghymru. Rhagwelir pe bai'r cynnig am Gyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn mynd rhagddo, bydd y pwerau hyn yn arferadwy gan y Cyd-awdurdodau hynny.
- Swyddogaethau cenedlaethol / strategol
 - Goruchwylio a chefnogi'r gwaith o gynllunio rhwydwaith bysiau;
 - Pennu safonau ansawdd cenedlaethol ar gyfer seilwaith, gwasanaethau, cerbydau, brandio a rhoi tocynnau pan fo gwasanaethau yn cael eu cyflenwi dan gontract, drwy weithio mewn partneriaeth a thrwy fasnachfaint;
 - Cadw llygad ar unrhyw safonau ansawdd cenedlaethol a goruchwylio bod y safonau hynny yn cael eu harddel;

- Safoni trefniadau cytundebol a ddefnyddir mewn cysylltiad â gwasanaethau sy'n cael eu tendro (dan adran 63 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985); contractau masnachfreinio (os ydynt yn gymwys) a gwasanaethau teithio integredig sy'n ymateb i'r galw;
- Safoni'r dull o weithio mewn partneriaeth â gweithredwyr bysiau er mwyn sicrhau cysondeb o ran y safonau ansawdd;
- Caffael seilwaith ffisegol megis safleoedd a chyfnewidfeydd bysiau; ac atebion o ran meddalwedd megis plattform rhoi tocynnau a systemau gwybodaeth;
- Caffael a rheoli llwybrau bysiau pellter hir, hy TrawsCymru
- Cyfrifoldeb am swyddogaethau swyddfa gefn, megis ad-dalu prisiau siwrneiau consesiynol, taliadau grant, arolygon Traveline a chwsmeriaid, arolygwyr, gweithredu a rheoli system deithio integredig sy'n ymateb i'r galw; a
- Sefydlu canllawiau brandio cyffredin.
- Swyddogaethau Rhanbarthol / Gweithredol
 - Cynllunio rhwydweithiau lleol a rhanbarthol;
 - Ymrwymo i gontractau gyda gweithredwyr bysiau ar gyfer darparu gwasanaethau dan Ddeddf Trafnidiaeth 1985, masnachfreintiau (os ydynt yn gymwys) a gwasanaethau teithio integredig sy'n ymateb i'r galw;
 - Gweithredu a rheoli trefniadau partneriaeth gyda gweithredwyr bysiau dan Bartneriaethau Ansawdd a Phartneriaethau Ansawdd Estynedig;
 - Caffael a chynnal a chadw seilwaith rhanbarthol/lleol yn unol â safonau cenedlaethol; a
 - Chreu a goruchwylio/gweithredu cwmnïau bysiau awdurdodau lleol.

Cwestiwn 6. A yw'r dull arfaethedig o rannu swyddogaethau cenedlaethol a rhanbarthol yn briodol?

Cwestiwn 7. A ddylid trosglwyddo unrhyw swyddogaethau eraill sy'n ymwneud â thrafnidiaeth i Gyd-awdurdod Trafnidiaeth? Disgrifiwch.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Er byddai Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn cael eu sefydlu drwy is-ddeddfwriaeth gan ddefnyddio pwerau presennol (hy adran 5 o Ddeddf 2006), cynigir y byddai Bil yn ofynnol i wneud mân ddiwygiadau i'r pwerau galluogi hynny. Yn benodol, cynigir diwygio'r darpariaethau ynghylch aelodaeth yr awdurdodau i sicrhau bod Gweinidogion Cymru yn cael eu cynrychioli ar y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth ac unrhyw bwyllgorau o'r Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth. Ar ben hynny, cynigir diwygiadau i alluogi unrhyw Orchmynion sefydlu i'w gwneud yn ofynnol i Gyd-awdurdodau Trafnidiaeth sefydlu pwyllgorau i gyflawni swyddogaethau, ac i fynd i'r afael â'r gwaith o ddirprwyo swyddogaethau i'r pwyllgorau hynny.

- Mae'n bwysig bod Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn cyflawni swyddogaethau er mwyn gwireddu uchelgeisiau Llywodraeth Cymru, yn enwedig ein gweledigaeth ar gyfer cyflenwi rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus integredig yng Nghymru. O ystyried hynny a lefel y cyllid a roddir i wasanaethau bysiau gan Lywodraeth Cymru, cynigir rhoi pwerau newydd i Weinidogion Cymru i gyhoeddi canllawiau a chyfarwyddydau i Gyd-awdurdodau Trafnidiaeth mewn perthynas â'r swyddogaethau sy'n cael eu harfer ganddynt, a bod Gweinidogion Cymru yn cael pwerau ymyrryd mewn cysylltiad â phob swyddogaeth a gyflawnir gan y Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth.

Partneriaethau Ansawdd Estynedig

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig cyflwyno pwerau newydd i alluogi awdurdodau lleol i greu Partneriaethau Ansawdd Estynedig.

Trwy Bartneriaeth Ansawdd Estynedig, gall awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau weithio mewn partneriaeth i ddatblygu planiau a chynlluniau cytunedig ar gyfer cyflenwi gwasanaethau bysiau gwell mewn ardal.

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol – Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd

- Yn ei hanfod, cytundeb ffurfiol yw Cynllun Partneriaeth Ansawdd rhwng awdurdod lleol ac un neu fwy o weithredwyr bysiau. Mae awdurdod lleol yn ei ddefnyddio i ddarparu cyfleusterau penodol ar hyd llwybrau bysiau megis lonydd bysiau, neu fynediad i lochesi o ansawdd sy'n darparu gwybodaeth amser real i deithwyr, a bod gweithredwyr sy'n dymuno defnyddio'r cyfleusterau hynny yn cytuno i ddarparu gwasanaethau o safon benodol megis cerbydau gwyrdd newydd.
- Galluogir awdurdodau lleol yng Nghymru ar hyn o bryd i lunio Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd gwirfoddol a statudol. Mae adrannau 114 i 123 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000 (Deddf 2000) yn gwneud darpariaethau ar gyfer cynlluniau statudol. Mae'r Cynlluniau hyn yn rhoi'r gallu i awdurdodau lleol ddylanwadu ar ansawdd bysiau ac yn rhoi hyder i weithredwyr benderfynu ynghylch darpariaeth ac arloesedd gwasanaethau, a buddsoddi yn y gwaith hwnnw.
- Ymhlith y safonau y gellir eu cynnwys mewn Cynllun Partneriaeth Ansawdd statudol y mae safonau cerbydau, amserlenni a phrisiau siwrneiau. Gallai awdurdodau lleol hefyd bennu cyfyngiadau ar gofrestru gwasanaethau lleol pellach pan fo cynllun yn ei le.
- Rhaid i awdurdod lleol sydd am lunio Cynllun Partneriaeth Ansawdd ddilyn y broses ymgynghori a nodir yn Neddf 2000, a gorfodir cydymffurfio â'r safonau ansawdd mewn cynllun statudol drwy'r system cofrestru bysiau. Y Comisiynydd Traffig sy'n gorchwyllo'r system honno ac mae ganddo bwerau i gyflwyno cosbau ariannol a chyfyngiadau ar drwydded gweithredwr.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Hyd yn hyn, dim ond Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd cyfyngedig sydd wedi'u llunio yng Nghymru, er enghraifft, ar ambell ran o lwybrau Traws Cymru a rhan o'r A55 yng Nghonwy. Mae'r cynlluniau hyn wedi'u llunio ar sail wirfoddol yn unig.
- Wrth drafod ag awdurdodau lleol, ymddengys fod y gofyniad i awdurdodau lleol ddarparu cyfleusterau fel rhan o'r cynllun statudol wedi bod yn ffactor sydd wedi cyfyngu arnynt, ynghyd â chapasiti sefydliadol (adnoddau a/neu sgiliau), cyfyngiadau ariannol neu ailosod amcanion strategol yn strwythurol.

- Cydnabyddir bod mwy i'w wneud o hyd o fewn y system statudol bresennol, ac felly rydym yn bwriadu cadw'r system honno. Fodd bynnag, rydym hefyd yn dymuno rhoi cyfle i awdurdodau lleol a gweithredwyr weithio'n fwy ar y cyd i ddatblygu trefniadau partneriaeth estynedig ar gyfer darparu gwasanaethau. Felly, rydym yn cynnig cymryd y cyfle i ystyried Bil er mwyn cyflwyno Partneriaethau Ansawdd Estynedig. Byddai'r Partneriaethau hyn yn rhoi model posibl arall i awdurdodau lleol ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau yn eu hardal.
- Wrth ddatblygu cynigion i ddarparu ar gyfer gweithio ar ffurf bartneriaeth estynedig, rydym wedi ystyried y ddarpariaeth a wnaed ar gyfer Lloegr yn hynny o beth yn Neddf Gwasanaethau Bysiau 2017, a'r ddarpariaeth debyg sydd wedi'i chynnig yn yr Alban yn y Bil Trafnidiaeth (yr Alban). Cynigiwn y dylai'r model ar gyfer gweithio ar ffurf bartneriaeth estynedig y dylid ei fabwysiadu yng Nghymru fod yn debyg i hynny o ran ei natur. Bydd hynny o fudd i'r gweithredwyr sy'n rhan annatod o ddatblygiad unrhyw gynllun, ac mae llawer ohonynt yn gweithredu ar draws y DU.
- Bydd Partneriaethau Ansawdd Estynedig yn gytundeb rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau i weithio gyda'i gilydd i wella gwasanaethau bysiau lleol.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Cynigir y byddai Bil yn cynnwys darpariaethau newydd sydd wedi'u llunio i hwyluso'r trefniadau cydweithio rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau gyda'r nod o ddarparu gwasanaethau bysiau gwell. Mae'r cynigion ar gyfer y darpariaethau hynny wedi'u nodi isod.

Beth fydd y prif wahaniaethau rhwng y Partneriaethau Ansawdd Estynedig a system bresennol y Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd?

- O dan gytundeb Partneriaeth Ansawdd Estynedig, bydd yn ofynnol i awdurdodau lleol a gweithredwyr bysiau weithio'n gryfach mewn partneriaeth, i ddatblygu cynllun ar gyfer cyflenwi gwasanaethau bysiau gwell a phenderfynu sut y dylid mynd ati'n ymarferol i gyflawni'r gwelliannau a nodir yn y cynllun. Bydd hyn yn cynnwys gweithredwyr bysiau yn rhannu gwybodaeth gydag awdurdodau lleol ar faterion megis y llwybrau bysiau y maent yn eu gweithredu mewn ardal.
- Ni fydd yn ofynnol, fodd bynnag, i awdurdodau lleol fuddsoddi mewn seilwaith a ystyrir yn ffactor sy'n cyfyngu ar gwmpas y Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd statudol, ond byddent yn gallu gwneud hynny fel rhan o unrhyw gynllun partneriaeth os ydynt yn ystyried bod hynny'n briodol.
- Gan fod Partneriaeth Ansawdd Estynedig yn cael ei datblygu rhwng awdurdodau lleol a gweithredwyr, byddai ystod y safonau gwasanaeth y gellid eu rhoi ar weithredwyr drwy Bartneriaeth o'r fath fod yn ehangach o lawer na'r hyn sy'n bosibl ar hyn o bryd dan Gynlluniau Partneriaethau Ansawdd statudol. Cynigir y gallai'r safonau gwasanaethau ymdrin â materion megis:
 - amllder ac amseriad gwasanaethau;
 - y cerbydau sy'n cael eu defnyddio i ddarparu gwasanaethau, megis gofynion ynghylch allyriadau;

- y trefniadau sydd i'w rhoi yn eu lle o ran rhoi tocynnau;
- darparu gwybodaeth am wasanaethau lleol;
- hysbysebu gwasanaethau lleol, prisiau siwrneiau a threfniadau rhoi tocynnau;
- golwg tocynnau a'r cerbydau a ddefnyddir i ddarparu gwasanaethau; a'r
- dyddiadau y gallai gweithredwyr newid amser gwasanaethau.

Sut y byddai Partneriaethau Ansawdd Estynedig yn cael eu datblygu?

- Cynigir y byddai Partneriaeth Ansawdd Estynedig yn seiliedig ar adolygiad ar y cyd o rwydwaith gwasanaethau bysiau lleol a gynhelir gan yr awdurdodau lleol a'r gweithredwyr hynny sy'n gweithredu gwasanaethau bysiau yn yr ardal. Byddai'r Adolygiad yn ei gwneud yn ofynnol i'r awdurdod lleol a gweithredwyr ddadansoddi'r rhwydwaith er mwyn darganfod a yw'n cyflawni ac yn diwallu anghenion lleol.
- Yn seiliedig ar yr adolygiad hwn, bydd yr awdurdod lleol yn datblygu gweledigaeth glir ar gyfer gwella'r ffordd y caiff gwasanaethau eu cyflenwi a bydd hynny'n cael ei nodi mewn Plan Partneriaeth Ansawdd Estynedig. Bydd un neu fwy o Gynlluniau Partneriaethau Ansawdd Estynedig yn mynd gyda'r Plan a fydd yn manylu'r camau gweithredu i'w cymryd, gan y gweithredwyr a'r awdurdodau lleol, i sicrhau'r gwelliannau hynny a ddymunir. Bydd hynny'n cynnwys unrhyw ymrwymiadau a fydd yn cael eu gwneud gan yr awdurdod lleol neu safonau gwasanaethau i'w harddel gan y gweithredwyr bysiau.
- Nodir isod y materion y credwn ni y dylai'r Plan a'r Cynlluniau Partneriaethau Estynedig fynd i'r afael â nhw. Cynigir hefyd y bydd Gweinidogion Cymru yn paratoi canllawiau manwl i helpu gweithredwyr bysiau ac awdurdodau lleol i ddatblygu Partneriaethau Ansawdd Estynedig.

Planiau Partneriaethau Ansawdd Estynedig

- Cynigir y byddai deddfwriaeth newydd yn ofynnol, fel y gall y Plan fynd i'r afael â'r materion a ganlyn:
 - yr ardal ddaearyddol sy'n sail i'r plan;
 - y cyfnod y mae'r plan yn ymwneud ag ef;
 - a fydd y plan yn cael ei adolygu ac, os felly, sut a pryd dylai hynny ddigwydd;
 - dadansoddiad o wasanaethau bysiau lleol yn yr ardal y mae'r plan yn ymwneud â hi;
 - amcanion y plan, o ran sut y bydd yn gwella ansawdd ac effeithiolrwydd gwasanaethau bysiau lleol yn ardal y Bartneriaeth Estynedig;
 - pa bolisiâu o ran gwasanaethau bysiau lleol a fydd yn cael eu dilyn yn ardal y Bartneriaeth Ansawdd Estynedig;

- sut y mae cynllun(iau) Partneriaeth Ansawdd Estynedig yn bwriadu helpu i weithredu'r polisiau a chyflawni'r amcanion a nodir yn y plan;
 - effaith arfaethedig cynllun(iau)'r Bartneriaeth ar ardaloedd cyffiniol sydd y tu allan i ardal y plan; a
 - phlantiau'r awdurdod ar gyfer ymgynghori â grwpiau o deithwyr ynghylch pa mor dda y mae'r cynllun(iau) yn gweithio.
- Mae'r rhain i gyd yn ofynion lefel uchel a gellir eu dehongli yn y plan i'r graddau y mae'r bartneriaeth (hy yr awdurdod lleol a'r gweithredwyr) yn eu hystyried yn angenrheidiol. Er enghraifft, gallai gynnwys:
 - targedau ar gyfer defnyddio bysiau, amserau teithio, neu gysylltiadau;
 - y materion strategol sydd, ym marn rhanddeiliaid y Bartneriaeth Ansawdd Estynedig, yn berthnasol i ddarparu gwasanaethau bysiau lleol yn y dyfodol (megis datblygiadau o ran manwerthu, busnes a thai sy'n debygol o newid llif pobl a'u gofynion trafndiaeth dros oes y plan, amcanion twf economaidd lleol neu heriau sy'n ymwneud ag ansawdd aer);
 - buddsoddiadau gan lywodraeth leol a'r Llywodraeth Ganolog sy'n debygol o fod ar gael neu a fydd o bosibl ar gael. Gall hyn gynnwys cyllid sydd ar gael yn benodol i wella neu gefnogi gwasanaethau bysiau, yn ogystal â chyllid ehangach megis cyllid ar gyfer tai newydd (gan gynnwys cyfraniadau gan ddatblygwyr) neu seilwaith trafndiaeth; a
 - dyheadau darparwyr trafndiaeth lleol – sut y byddent yn dymuno gweld y farchnad bysiau lleol yn datblygu dros amser a sut y gall Partneriaeth Ansawdd Estynedig gyfrannu at hynny?

Cynlluniau Partneriaethau Ansawdd Estynedig

- Er bydd y Plan yn nodi'r weledigaeth, cynigir y bydd cynllun Partneriaeth Ansawdd Estynedig yn nodi'r gofynion i'w bodloni gan y gweithredwyr bysiau, ac unrhyw gamau i'w cymryd gan yr awdurdod lleol, i gyflawni'r holl amcanion, neu ran ohonynt, a nodir yn y Plan.
- Cynigir y byddai'n ofynnol i Gynllun Partneriaeth Ansawdd Estynedig gynnwys y materion a ganlyn:
 - yr ardal y mae'n ymwneud â hi;
 - y gofynion y mae'r Cynllun yn eu gosod ar wasanaethau bysiau lleol;
 - a fydd yr awdurdod lleol yn darparu unrhyw gyfleusterau neu'n gweithredu unrhyw fesurau penodol o dan y Cynllun;
 - a fydd gweithrediad y cynllun yn cael ei adolygu ac os felly, sut ac erbyn pryd;
 - y dyddiad y bydd yn cael ei weithredu; a'r

- cyfnod y bydd yn parhau'n weithredol.
- Cynigir hefyd y byddai deddfwriaeth newydd yn ofynnol er mwyn ei gwneud yn amod nad oes modd creu cynllun Partneriaeth Ansawdd Estynedig oni bai fod yr awdurdod lleol yn fodlon y bydd:
 - yn cyfrannu at weithrediad y polisiau a nodir ym Mhlan y Bartneriaeth Ansawdd Estynedig;
 - yn dod â budd i bersonau sy'n defnyddio'r gwasanaethau yn yr ardal drwy wella ansawdd ac effeithiolrwydd gwasanaethau; neu'n
 - lleihau tagfeydd, sŵn neu lygredd aer oherwydd traffig neu'n cyfyngu ar hynny.

Ymgynghori a Gweithio mewn Partneriaeth

- Er mwyn sicrhau bod Partneriaeth Ansawdd Estynedig yn cael ei datblygu ar y cyd, ystyrir ei bod yn hanfodol y dylid cytuno'n ffurfiol ar elfennau'r Plan a'r Cynlluniau gan yr awdurdod (sy'n penderfynu a ddylid bwrw ymlaen â chynllun) a rhan fwyaf o'r gweithredwyr bysiau. Ni fydd un ochr yn unig wedyn yn gallu gosod gofynion ar ei ben ei hunan.
- I hwyluso hynny, cynigir bod y gweithredwyr bysiau o fewn ardal y Bartneriaeth Ansawdd Estynedig yn cael cyfle i fynegi eu barn yn ffurfiol ar y Plan a'r Cynllun(iau) ar ôl iddynt gael eu drafftio. Byddant yn gallu gwneud hynny ar ffurf pleidlais a bydd yn rhaid i ddigon o weithredwyr bleidleisio o blaid y cynnig. Dim ond os bydd nifer digonol o weithredwyr o blaid y dogfennau y rhoddir caniatâd i awdurdod lleol ddechrau ymgynghoriad cyhoeddus ar y Bartneriaeth Ansawdd Estynedig arfaethedig.
- Yr awdurdod lleol fydd yn gyfrifol am unrhyw ymgynghoriadau dilynol a rhaid iddynt sicrhau bod barn teithwyr wrth wraidd y bartneriaeth. Gallai ymgynghoreion gynnwys yr holl weithredwyr yr effeithir arnynt, teithwyr bysiau a chynrychiolwyr teithwyr, yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd ac awdurdodau lleol eraill.
- Yn dilyn ymgynghoriad, rhaid i awdurdod trafndiaeth fwrw ymlaen yn ffurfiol â fersiwn derfynol Plan a Chynllun y Bartneriaeth Ansawdd Estynedig. Cyn bod hynny'n digwydd, os yw'r awdurdod lleol yn cynnig addasu'r Plan a'r Cynllun a gynigiwyd yn gychwynnol ac a fu'n destun ymgynghoriad, bydd y gweithredwyr yr effeithir arnynt yn cael cyfle pellach i fynegi barn arnynt. Unwaith eto, os na fydd digon o weithredwyr o blaid y plan neu'r cynllun a addaswyd, ni fyddant yn gallu bwrw ymlaen â nhw.

Effaith creu Partneriaeth Ansawdd Estynedig

- Yn wahanol i Gynlluniau Partneriaethau Ansawdd, pan fydd Partneriaeth Ansawdd Estynedig wedi'i sefydlu, bydd yn ofynnol i'r holl weithredwyr sy'n darparu gwasanaethau yn yr ardal dan sylw gydymffurfio â'r safonau gwasanaethau a nodir gan y Bartneriaeth. I sicrhau bod Partneriaethau Ansawdd Estynedig yn cael eu gweithredu, cynigir y byddant yn cael eu gorfodi, fel Cynlluniau Partneriaethau

Ansawdd, drwy'r system cofrestru bysiau, a gellid gwrthod cofrestru gweithredwyr sy'n methu â chydymffurfio â gofynion Partneriaeth o'r fath, neu ddiddymu eu cofrestriad.

Cwestiwn 8. A ydych yn meddwl bod angen deddfwriaeth i sicrhau'r manteision sy'n deillio o weithio ar ffurf bartneriaeth estynedig? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb i'r cwestiwn hwn.

Cwestiwn 9. A ydych yn cytuno â'n cynigion ar gyfer Partneriaethau Ansawdd Estynedig, yn enwedig y broses arfaethedig o ddatblygu a gwneud Partneriaethau Ansawdd Estynedig? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb i'r cwestiwn hwn.

Masnachfreinio

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig diwygio'r ddeddfwriaeth bresennol i sicrhau bod masnachfreinio yn ddull y gall awdurdodau lleol Cymru ei ddefnyddio.

Drwy system fasnachfreinio, gall awdurdod lleol roi'r hawl i redeg llwybr neu lwybrau bysiau i'r cynigiwr mwyaf cystadleuol.

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol – Contractau Ansawdd

- dan drefniadau masnachfreinio, mae awdurdod lleol yn pennu pa wasanaethau bysiau a fydd yn cael eu darparu, gan gynnwys llwybrau, safonau cerbydau, amserlenni (gan gynnwys oriau gweithredu), prisiau siwrneiau, gwybodaeth i deithwyr a rhoi tocynnau. Caiff y gwasanaethau eu hunain eu gweithredu dan gcontract gan gwmnïau preifat drwy broses dendro gystadleuol, a chaiff gweithredwyr eraill eu hatal rhag cofrestru llwybrau eraill o fewn ardal y fasnachfaint, er mwyn sicrhau mai'r cynigiwr buddugol yn unig fydd yn gweithredu yno.
- Ar yr amod bod Gweinidogion Cymru yn cychwyn y darpariaethau deddfwriaethol perthnasol, gall awdurdodau lleol yng Nghymru ymrwymo i Gynlluniau Contractau Ansawdd (adrannau 124 i 134B o Ddeddf Trafnidiaeth 2000). Mae'r Cynlluniau hyn yn ffurf ar fasnachfaint sy'n galluogi awdurdodau lleol i bennu pa wasanaethau bysiau a ddarperir mewn ardal ac i ddyfarnu contractau ar gyfer darparu'r gwasanaethau hynny drwy broses dendro gystadleuol. Mae'r broses dendro yn gystadleuaeth *ar gyfer* y farchnad yn hytrach na chystadleuaeth *yn* y farchnad.
- Gellir bwrw ymlaen â Chynllun Contractau Ansawdd ar yr amod bod yr awdurdod lleol yn bodloni ei hunan bod y meini prawf statudol yn cael eu diwallu. Mae'r meini prawf fel a ganlyn:
 - bydd y cynllun arfaethedig yn arwain at gynnydd yn nifer y bobl sy'n defnyddio gwasanaethau bysiau yn yr ardal y mae'r cynllun yn ymwneud â hi;
 - bydd y cynllun arfaethedig o les y personau sy'n defnyddio gwasanaethau lleol yn yr ardal y mae'r cynllun yn ymwneud â hi, drwy wella ansawdd y gwasanaethau hynny;
 - bydd y cynllun arfaethedig yn cyfrannu at weithrediad polisiâu trafndiaeth yr awdurdod lleol;
 - bydd y cynllun arfaethedig yn cyfrannu at weithrediad y polisiâu hynny mewn ffordd economaidd, effeithlon ac effeithiol; a
 - bydd unrhyw effeithiau andwyol y cynllun arfaethedig ar weithredwyr yn gymesur â'r gwelliant i lesiant y personau sy'n byw neu'n gweithio yn yr ardal y mae'r cynllun arfaethedig yn ymwneud â hi.

- Bydd hefyd yn rhaid i Weinidogion Cymru gymeradwyo Cynllun o'r fath a rhaid iddynt fodloni y byddai'r cynllun o fudd y cyhoedd.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Ein bwriad yw y dylai awdurdodau lleol bennu'r model mwyaf priodol ar gyfer cyflenwi gwasanaethau bysiau yn eu hardal. Mae hyn yn debygol o ddibynnu ar natur y farchnad bysiau yn yr ardal, blaenoriaethau'r awdurdod a'u dull o reoli risgiau. Credwn y dylai ffurf hyfyw o fasnachfreinio fod yn un o'r opsiynau cyflenwi a gynigir.
- Yn ôl yr adborth sydd wedi dod i law hyd yma, mae proses bresennol y Cynlluniau Contractau Ansawdd yn rhy gymhleth ac yn drwm ar adnoddau. Nid oes unrhyw Gynllun o'r fath wedi'i ddatblygu yng Nghymru a dim ond un Cynllun y ceisiwyd ei ddatblygu yn Lloegr dan ddarpariaethau yn Neddf 2000 (Nexus Tyne a Wear). Ni lwyddodd y Cynllun gael cymeradwyaeth gan y bwrdd perthnasol ar gyfer Cynlluniau Contractau Ansawdd, a arweiniwyd gan y Comisiynydd Traffig, ac roedd y broses yn gostus ac wedi para tua dwy flynedd.
- Felly, rydym am achub ar y cyfle hwn i ystyried Bil ar gyfer cyflwyno opsiwn masnachfreinio gwell sy'n addas ar gyfer y sefyllfa yng Nghymru.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Wrth ystyried dull deddfwriaethol newydd o fasnachfreinio, rydym wedi ystyried amodau'r farchnad yng Nghymru, y trefniadau masnachfreinio sydd ar gael yn Lloegr, a'r rheini a gynigir yn yr Alban. Byddai'r newidiadau arfaethedig yn addasu'r broses o wneud penderfyniadau fel bod y broses o drefnu masnachfreintiau yn fwy ymarferol.
- Rhaid i gynigion masnachfreinio ystyried yr egwyddorion craidd a ganlyn:
 - Rhaid iddynt ganolbwyntio ar deithwyr – sut y bydd masnachfrait yn gwella'r gwasanaeth i deithwyr?;
 - Rhaid iddynt ymateb i anghenion trafndiaeth lleol ac ystyried y rhwydwaith bysiau ehangach – yn rhanbarthol ac yn genedlaethol;
 - Dylai'r rheini a fydd yn penderfynu masnachfreinio fod yn gyfrifol ac yn atebol am sicrhau bod modd fforddio a chyflawni'r cynnig, a'i fod yn gynaliadwy yn ariannol yn yr hirdymor; a
 - Rhaid i benderfyniadau fod yn dryloyw gan sicrhau bod y cyhoedd wedi craffu'n ddigonol ar unrhyw blaniau masnachfreinio fel bod gweithredwyr, cynrychiolwyr teithwyr a phobl eraill yr effeithir arnynt yn gallu trafod y cynigion gyda'r awdurdod lleol a dylanwadu arnynt.

Y broses arfaethedig o wneud penderfyniadau ar gyfer masnachfreintiau

- Hoffwn sicrhau bod yr egwyddorion allweddol yn cael eu hystyried fel rhan o unrhyw broses fasnachfreinio newydd. Dymunwn sicrhau hefyd fod y broses yn un agored a

thryloyw, sy'n dangos yn eglur pwy sy'n gyfrifol am wneud penderfyniadau, gan roi rhyddid ar yr un pryd i'r awdurdod fwrw ymlaen â masnachfaint pan fo manteision ehangach i deithwyr a phobl leol.

- Rydym wedi nodi bod y broses fasnachfreinio a gyflwynwyd mewn perthynas â Lloegr drwy Ddeddf Gwasanaethau Bysiau 2017, a'r broses a gynigir ar gyfer yr Alban yn y Bil Trafnidiaeth (yr Alban), yn seiliedig ar ganllawiau Trysorlys Ei Mawrhydi ar gyfer cyrff y sector cyhoeddus (llyfr gwyrdd a chanllawiau model busnes pum achos Trysorlys Ei Mawrhydi)¹. Mae'r canllawiau yn nodi'r egwyddorion a ddylai fod yn sail i asesiadau polisïau'r llywodraeth i hybu budd y cyhoedd.
- Mae'r canllawiau model busnes pum achos yn pwysleisio'r angen i ystyried costau a manteision cymdeithasol ehangach cynigion, a'r angen i sicrhau bod adnoddau cyhoeddus yn cael eu defnyddio'n gywir. Gwneir hyn drwy:
 - nodi dulliau posibl eraill a all arwain at ganlyniadau tebyg;
 - lle bynnag y bo'n ymarferol, briodoli gwerth ariannol i holl effeithiau unrhyw bolisi, prosiect a rhaglen arfaethedig; ac
 - asesu costau a manteision opsiynau perthnasol.
- Ystyriwn fod y dull hwn yn creu fframwaith addas ar gyfer awdurdodau lleol yng Nghymru iddynt wneud penderfyniadau sy'n ymwneud â mansachfreinio.
- Cynigir, felly, ei bod yn ofynnol i'r awdurdod lleol asesu unrhyw gynnegid i fasnachfreinio gwasanaethau lleol yn ei ardal o dan y broses fasnachfreinio newydd. Rhaid i'r asesiad hwn ddangos bod yr awdurdod wedi meddwl yn fanwl am effeithiau, risgiau a goblygiadau ymarferol ei gynnegid, ei fod wedi ystyried effeithiau'r cynnegid a'i fod wedi'i gymharu ag opsiynau eraill ar gyfer cyflenwi gwasanaethau bysiau yn yr ardal.
- Cynigir y byddai deddfwriaeth yn nodi'r materion y bydd yn rhaid i awdurdod eu hystyried wrth baratoi ei asesiad o'r cynllun arfaethedig, a bydd angen iddo gofnodi'r ystyriaethau hynny yn y ddogfen asesu. Bydd y materion yn cynnwys;
 - effeithiau posibl y cynllun arfaethedig;
 - sut y mae'r cynllun arfaethedig yn cymharu ag opsiynau cyflenwi eraill;
 - a fyddai'r cynllun arfaethedig yn cyfrannu at weithrediad planiau trafndiaeth lleol yr awdurdod, ac i ba raddau;
 - a fyddai'r cynllun yn cynnegid gwerth am arian. (Byddai hyn yn canolbwyntio nid yn unig ar effeithiau'r cynllun arfaethedig ar drafndiaeth ond byddai hefyd yn asesu costau a manteision economaidd, cymdeithasol ac amgylcheddol y cynllun arfaethedig);

¹ I weld y canllawiau, cliciwch ar y ddolen hon: <https://www.gov.uk/government/publications/the-green-book-appraisal-and-evaluation-in-central-government>

- sut y byddai'r awdurdod yn bwrw ymlaen â'r cynllun arfaethedig ac yn ei weithredu;
 - a fyddai'r awdurdod yn gallu fforddio bwrw ymlaen â'r cynllun arfaethedig a'i weithredu; ac
 - ba raddau y byddai'r awdurdod yn debygol o sicrhau contractau i weithredu gwasanaethau dan y cynllun arfaethedig.
- Fe'i hystyrir yn hanfodol bod awdurdod lleol yn ymgynghori ar unrhyw gynnig i fasnachfreinio gwasanaethau lleol i alluogi'r cyhoedd i graffu ar y cynnig. Bydd y gofyniad i ymgynghori, a fydd yn cynnwys gofyniad i gyhoeddi asesiad o'r cynllun arfaethedig, yn ofyniad ffurfiol felly a amlinellir yn y ddeddfwriaeth. Ar ôl i'r awdurdod ymgynghori â'r cyhoedd, bydd angen iddo bwysu a mesur y sylwadau a roddir ar y cynnig cyn penderfynu a ddylid arfer y pŵer i fasnachfreinio.
 - Er bod y broses fasnachfreinio arfaethedig hon yn cynnwys gofynion llai caeth na phroses bresennol y Cynlluniau Contractau Ansawdd, ystyriwn y byddai'n rhoi eglurder ynghylch ar ba sail y gwneir penderfyniadau ynghylch masnachfreinio gwasanaethau a bydd yn rhoi cyfle i weithredwyr a rhanddeiliaid eraill graffu ar y cynigion.
 - Bwriedir y byddai deddfwriaeth yn rhoi'r pŵer i Weinidogion Cymru gyhoeddi canllawiau ar y broses fasnachfreinio. Gallai canllawiau, er enghraifft, ddarparu mwy o fanylder ar ddadansoddiad a datblygiad yr asesiad gan yr awdurdodau.

Cwestiwn 10. A ydych yn meddwl bod y cynllun arfaethedig yn opsiwn mwy ymarferol ar gyfer masnachfreinio gwasanaethau bysiau lleol? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 11. A ydych yn meddwl y dylai fod yn ofynnol i'r asesiad fod yn ddarostyngedig i archwiliad annibynnol? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 12. A oes gennych unrhyw sylwadau eraill ar y broses fasnachfreinio arfaethedig?

Sut y bydd masnachfreinio yn gweithio a Hawlenni

- Yn debyg i Gynllun Contractau Ansawdd, pan fo masnachfaint yn ei lle, cynigir disodli'r farchnad ddadroleiddiedig yn ardal y fasnachfaint a bydd angen gweithredu'r holl 'wasanaethau lleol'² fel rhan o gontract y fasnachfaint neu o dan hawlen a ddyroddir gan yr awdurdod. Cyfrifoldeb yr awdurdod masnachfreinio fydd penderfynu sut y bydd yn mynd ati i lunio contractau ar gyfer y gwasanaethau sy'n rhan o'r fasnachfaint, gan gadw mewn cof y cyllid sydd ar gael ar eu cyfer, a'u hamcanion.
- Cynigir y byddai deddfwriaeth yn caniatáu i awdurdod masnachfreinio ddyroddi hawlenni i weithredu gwasanaethau masnachol yn ardal y fasnachfaint. Rhagwelir y byddant yn fwy tebygol o gael eu dyroddi mewn cysylltiad â gwasanaethau bysiau sydd angen mynd i mewn i ardal y fasnachfaint ond nad ydynt yn 'wasanaethau

²Fel y'u diffinnir yn adran 2 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985.

lleol' nac yn rhan o unrhyw contract masnachfreinio, megis llwybrau Traws Cymru. Nid dan amgylchiadau o'r fath yn unig y dyroddir hawlenni, a gallai gweithredwr hefyd wneud cais am hawlen i ddarparu gwasanaethau nad ydynt yn rhan o rwydwaith masnachfaint. Cyfrifoldeb yr awdurdod masnachfreinio fyddai penderfynu a ddylid dyroddi hawlen neu beidio.

- Er mwyn sicrhau bod y system hawlenni yn gweithredu'n deg ac yn effeithiol, cynigir y byddai'n ofynnol dan y ddeddfwriaeth i awdurdod masnachfreinio ddyroddi hawlen pan fo'r cais yn dangos y byddai'r gwasanaeth arfaethedig o fudd i deithwyr ac na fydd yn effeithio'n negyddol ar unrhyw wasanaethau a weithredir dan contractau'r fasnachfaint. Byddai deddfwriaeth yn galluogi'r awdurdod masnachfreinio i benderfynu ynghylch y broses ymgeisio am hawlen, gan gynnwys yr wybodaeth y bydd yn rhaid i ymgeisydd ei darparu, ac i godi ffi. Byddai deddfwriaeth hefyd yn caniatáu i awdurdod masnachfreinio atodi amodau i hawlenni, a chynigir y gallai'r amodau ymwneud â materion megis rhoi tocynnau a safon gwasanaethau.

Cwestiwn 13. A oes gennych unrhyw sylwadau mewn perthynas â'r cynigion ynghylch dyroddi hawlenni dan amodau pan fo trefniadau masnachfreinio yn eu lle?

Effeithiau masnachfreinio ar weithredwyr bysiau bach a chanolig

- Rydym yn ymwybodol bod gweithredwyr bysiau bach a chanolig yn elfen sylweddol o weithredwyr bysiau Cymru. Fel rhan o unrhyw drefniadau masnachfreinio, credwn y dylai fod yn ofynnol i'r awdurdod masnachfreinio ystyried sut y gallai'r gweithredwyr bysiau bach a chanolig hyn chwarae rhan yn y broses dendro am contractau er mwyn iddynt gystadlu'n effeithiol i redeg gwasanaethau dan system fasnachfaint. Gellid cyflawni hyn drwy gynnwys gofyniad penodol i'r perwyl hwn yn ddeddfwriaeth, neu gellid mynd i'r afael ag ef mewn canllawiau a gyhoeddir mewn perthynas â masnachfreinio.

Cwestiwn 14. A ydych yn cytuno y dylid ystyried yn benodol, fel rhan o unrhyw drefniadau i ddyfarnu contractau masnachfreinio, sut y gellir galluogi gweithredwyr bysiau bach a chanolig i fod yn rhan o'r broses gaffael? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Trefniadau Pontio

- Er mwyn sicrhau nad yw'r gwaith o baratoi masnachfaint yn effeithio ar wasanaethau bysiau, efallai y bydd angen rhoi trefniadau pontio yn eu lle.

Cwestiwn 15. Pa drefniadau pontio y dylid eu hystyried er mwyn sicrhau na effeithir ar wasanaethau bysiau yn ystod y broses o baratoi masnachfaint?

Gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig diwygio'r ddeddfwriaeth bresennol fel bod awdurdodau lleol yn gallu rhedeg eu gwasanaethau bysiau eu hunain.

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol

- Gwnaeth Deddf Trafnidiaeth 1985 newidiadau sylweddol i'r model ar gyfer cyflenwi gwasanaethau bysiau ledled y DU drwy ddadreoleiddio'r ffordd y caiff y gwasanaethau hynny eu darparu. Agorwyd y farchnad i weithredwyr masnachol a daeth gwasanaethau bysiau awdurdodau lleol a oedd yn bodoli eisoes yn rhan o gwmnïau bysiau a oedd yn berchen i'r awdurdod lleol. Ar hyn o bryd, mae Deddf Trafnidiaeth 1985 yn gwahardd awdurdodau lleol rhag rhedeg eu cwmnïau bysiau eu hunain, oni bai:
 - pan fo awdurdod lleol eisoes yn gweithredu cwmni bysiau pan ddaeth y gwaharddiad i rym³;
 - pan fo awdurdod lleol yn gyfrifol am weithrediad bach yn unig a'i fod wedi gwneud cais i Weinidogion Cymru am gael ei esemptio rhag y cyfyngiad cyffredinol⁴; a
 - phan fo gweithredwr bysiau wedi methu â rhedeg gwasanaeth yn unol â'r contract dan Gynllun Contractau Ansawdd neu gynllun masnachfreinio a bod yr awdurdod lleol wedi gorfod ymyrryd.⁵
- Mae Deddf Trafnidiaeth 1985 yn rhoi pŵer i awdurdodau lleol ymrwymo i gontractau gyda gweithredwyr bysiau i weithredu gwasanaethau bysiau lleol lle na fyddai gwasanaethau o'r fath yn cael eu darparu fel arall. Mae'r gwasanaethau hyn yn denu cymhorthdal cyhoeddus.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Weithiau, nid yw awdurdodau lleol yn cael unrhyw dendrau ar gyfer y gwasanaethau sy'n cael cymhorthdal, neu ar gyfer trafndiaeth gymunedol arall, nad yw'r awdurdod lleol yn meddwl bod eu hangen ar y gymdeithas neu y mae'n rhaid iddynt eu darparu dan ddyletswydd statudol⁶. Ar adegau eraill, ychydig iawn o dendrau sy'n dod i law. Yn y ddau achos, gan nad oes gystadleuaeth fawr neu unrhyw gystadleuaeth o gwbl, mae llai o gyfyngiad ar gost y tendr. Gall hynny arwain at awdurdodau lleol yn talu cryn dipyn yn fwy am y gwasanaethau hyn na'r hyn a fyddent wedi ei dalu fel arall.

³Mae Bysiau Caerdydd a Bysiau Casnewydd yn gweithredu dan yr eithriad hwn.

⁴Caniateir 10 cerbyd dan yr eithriad hwn ar hyn o bryd.

⁵Nid yw'r gyfraith i ganiatáu cynlluniau contractau ansawdd mewn grym eto yng Nghymru.

⁶Er enghraifft, teithio gan ddysgwyr (heblaw am gludiant dan contract i ddysgwyr).

- Nid yw'r eithriadau i'r gwaharddiad cyffredinol ar awdurdodau lleol yn rhedeg gwasanaethau bysiau (a restrir uchod) yn darparu ar gyfer sefyllfaoedd pan fo awdurdodau lleol yn cael ambell dendr neu dim tendr o gwbl ar gyfer gwasanaethau bysiau lleol yn eu hardal. Er mwyn mynd i'r afael â'r sefyllfa hon, mae Llywodraeth Cymru o'r farn y dylid rhoi'r pŵer i awdurdodau lleol redeg gwasanaethau lleol.
- Rydym yn ystyried opsiynau sy'n golygu y bydd awdurdodau lleol yn rhedeg bysiau yn uniongyrchol a hefyd drwy gwmni hyd braich a sefydlwyd at y diben hwn. Byddai cwmni hyd braich yn rheoli gwasanaethau bysiau fel sefydliad masnachol annibynnol gyda'i fwrdd rheoli ei hunan. Prif randdeiliad y cwmni fyddai'r awdurdod lleol ond ni fyddai'r awdurdod hwnnw yn ymwneud â'r gwaith o redeg y gwasanaethau bysiau o ddydd i ddydd.
- Gallai rhoi pŵer i awdurdodau lleol redeg gwasanaethau bysiau lleol olygu y bydd angen llai o gyllid cyhoeddus i ddarparu gwasanaeth ac i adfer gwasanaeth na fyddai'r awdurdodau lleol wedi gallu ei ddarparu fel arall, hyd yn oed gyda chymhorthdal.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Byddai'r newidiadau yr ydym yn eu cynnig yn rhoi'r dulliau deddfwriaethol i awdurdodau lleol sicrhau bod gwasanaethau bysiau yn eu hardal yn diwallu anghenion y bobl y maent yn eu gwasanaethu.
- Cynigir bod gan awdurdodau lleol y cwmpas ehangaf i bennu'r model busnes gorau ar gyfer rhedeg gwasanaethau bysiau sy'n diwallu anghenion pobl eu hardal. Felly, gellir gwneud hynny drwy wasanaethau mewnol pan fo gan yr awdurdod ei gerbydau ei hunan ac yn eu gweithredu, neu drwy gwmni hyd braich. Dros amser, gall yr awdurdod lleol benderfynu symud o un model i'r llall er hwylustod masnachol.
- O ran sefydlu cwmni hyd braich, byddai disgwyl i'r awdurdod lleol sicrhau ei fod yn cynnal gwiriadau o ran pa mor fforddiadwy a phriodol fyddai hynny, a bod proses adnabyddadwy o wneud penderfyniadau yn ei lle. Dylai model busnes pum achos sy'n ystyried costau a manteision cymdeithasol ehangach cynigion (gweler llyfr gwyrdd a chanllawiau model busnes pum achos Trysorlys Ei Mawrhydi)⁷ fod yn rhan o unrhyw broses cyn penderfynu sefydlu cwmni bysiau. Byddai disgwyl hefyd i awdurdodau lleol gydymffurfio â gofynion cyfraith gystadleuaeth o ran gweithredu mewn marchnad fasnachol, gan gymryd camau i sicrhau nad os ganddynt fantais annheg ar weithredwyr eraill.

Cwestiwn 16. A ydych yn meddwl y dylai awdurdodau lleol fod yn gallu rhedeg gwasanaethau bysiau yn uniongyrchol (hy gwasanaethau mewnol)?

O dan ba amgylchiadau y byddai hynny'n briodol yn eich barn chi?

⁷ I weld y canllawiau, cliciwch ar y ddolen hon: <https://www.gov.uk/government/publications/the-green-book-appraisal-and-evaluation-in-central-government>

Yn eich barn chi, pa fesurau diogelu, os o gwbl, y dylai fod yn eu lle mewn perthynas â gwasanaethau mewnol i sicrhau nad oes gan awdurdod lleol fantais annheg mewn marchnad dadreoleiddiedig, a pham?

Cwestiwn 17. A ydych chi'n credu y dylai awdurdodau lleol fod yn gallu sefydlu cwmnïau hyd braich i weithredu gwasanaethau bysiau lleol?

O dan ba amgylchiadau y byddai hynny'n briodol yn eich barn chi?

Yn eich barn chi, pa fesurau diogelu, os o gwbl, y dylai fod yn eu lle mewn perthynas â chwmnïau hyd braich i sicrhau nad oes gan awdurdod lleol fantais annheg mewn marchnad dadreoleiddiedig, a pham?

Oedran bod yn gymwys ar gyfer prisiau siwrnai consesiynol gorfodol

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig cynyddu'r oedran bod yn gymwys ar gyfer y cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol er mwyn sicrhau ei fod yn cydymffurfio ag oedran pensiwn menywod

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol

- Ar hyn o bryd, mae'r gyfraith sy'n llywodraethu'r cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol⁸ yn dweud mai person sydd wedi cyrraedd chwe deg oed yw person oedrannus sy'n gymwys i gael cerdyn teithio rhatach.
- Mae manylion oedran pensiwn dynion a menywod wedi'u gosod mewn cyfraith. Bydd oedran pensiwn person yn dibynnu ar ei dyddiad geni. Ni cheir cydraddoldeb rhwng oedran pensiwn dynion a menywod tan 2020.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Llywodraeth Cymru oedd y Llywodraeth gyntaf yn y Deyrnas Unedig i gyflwyno teithiau am ddim cyffredinol ar fysiau i bobl hŷn ac anabl, gyda'r nod o wella mynediad at wasanaethau a chyfleusterau allweddol yn sylweddol. Mae Llywodraeth Cymru yn ymroddedig o hyd i'r egwyddorion sydd wedi bod yn sylfaen i'r cynllun yng Nghymru am fwy na degawd – darparu i bobl hŷn ac anabl, ac yn fwy diweddar rhai cyn-filwyr, deithiau am ddim cyffredinol ar fysiau i unrhyw le yng Nghymru ar wasanaethau bws rheolaidd lleol.
- Mae llwyddiant y cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol yng Nghymru wedi arwain at amryw o ganlyniadau nas ragwelwyd, fodd bynnag. Mae nifer y teithwyr a gludir ar fysiau yng Nghymru yn syrthio yn gyffredinol, ond mae nifer y teithwyr sy'n elwa ar y cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol wedi cynyddu ers i'r cynllun gael ei gyflwyno yn 2002. Ar hyn o bryd, mae'r rheini sydd â cherdyn teithio rhatach yn cynrychioli tua 47% o'r holl deithiau ar fysiau. Ar hyn o bryd mae tua 730,000 o gardiau sydd ar gael i bobl eu defnyddio. Disgwylir i nifer y bobl hŷn sy'n gymwys i deithio am ddim erbyn 2021 fod yn 880,000 ac yn fwy na miliwn erbyn 2030. Caiff gweithredwyr eu had-dalu ar y sail na ddylent fod "ar eu hennill nac ar eu colled", ac mae taliadau yn cael eu nodweddu fel digollediad yn hytrach na chymhorthdal.
- Yn ymarferol, gall gweithredwr gofrestru unrhyw wasanaeth, a fydd wedyn yn cael ei ddigolledu gan y cynllun, waeth a ydy'r gwasanaeth a gofrestrwyd yn gwasanaethu anghenion yr aelodau o'r cyhoedd ehangach sy'n teithio yn ddigonol ai peidio.

⁸ Adran 146 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000.

- Yn fwy na hyn, ar hyn o bryd, mae'r fformiwla ar gyfer digolledu wedi'i seilio ar bris un siwrnai i oedolyn, ac nid yw hyn yn cymhell gweithredwyr i gadw'r prisiau yn isel. O ganlyniad, mae'n gymharol ddrud i ddefnyddwyr achlysurol neu'r rheini nad ydynt yn gallu ymrwymo'n ariannol i brynu tocynnau teithio ar gyfer adegau rhatach i deithio ar y bws.
- Mae'r ffactorau hyn oll, gyda'i gilydd, yn golygu bod cost y cynllun prisiau siwrnai consesiynol gorfodol i'r pwrs cyhoeddus yn cynyddu ac mae angen i Lywodraeth Cymru ystyried ffyrdd o reoli'r costau sy'n codi heb effeithio ar gymhwysedd y personau hynny sydd â hawl i gael cerdyn teithio rhatach ar hyn o bryd.

Y newid a gynigir i ddeddfwriaeth

- Cynigir cynyddu'r oedran cymhwyso ar gyfer cerdyn teithio rhatach er mwyn alinio ag oedran pensiwn menywod. Cynnal cydraddoldeb rhwng hawliau'r ddau ryw yw'r bwriad wrth alinio ag oedran pensiwn menywod, gan na cheir cydraddoldeb rhwng oedran pensiwn dynion ac oedran pensiwn menywod tan 2020.
- Cynigir cyflwyno'r newid hwn drwy wneud cynnydd fesul dipyn, yn hytrach na thrwy gwneud un newid i gymhwysedd. Mae Gweinidogion Cymru yn ystyried bod hwn yn ddull mwy cyfiawn, sy'n caniatáu i'r cyhoedd elwa ar addasu'n fwy graddol o ran cymhwysedd.
- Cynigir hefyd defnyddio'r un pŵer i ddiwygio hawl yn yr un ffordd ar gyfer unrhyw gynlluniau yn ôl disgrisiwn a weithredir gan awdurdodau lleol yn eu hardaloedd.
- Drwy wneud y diwygiadau hyn, bydd Gweinidogion Cymru yn sicrhau bod yr egwyddorion sylfaenol a ganlyn yn cael eu diogelu:
 - Yr hawl gyffredinol i gael ei chadw – gall y rheini sydd â cherdyn teithio rhatach ddal bws ar unrhyw adeg yng Nghymru yn ddi-dâl.
 - Ni fydd unrhyw berson sydd â cherdyn teithio rhatach adeg newid y gyfraith yn colli ei hawl i'r cerdyn hwnnw.

Cwestiwn 18. Ydych chi'n cytuno â chynnig Gweinidogion Cymru i alinio'r hawl i gerdyn teithio rhatach gorfodol ag oedran pensiwn menywod? Rhwng resymau dros eich atebion.

Cwestiwn 19. Ydych chi'n cytuno mai newid fesul dipyn yw'r dull mwyaf priodol?

Gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus a monitro

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig rhoi trefniadau monitro a rhannu gwybodaeth newydd ar waith.

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol

- Mae gan awdurdodau lleol bŵer cyfyngedig i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau ddarparu gwybodaeth mewn perthynas â gwasanaethau lleol (adran 143 o Ddeddf Trafnidiaeth 2000). Gan ddefnyddio'r pŵer hwn, gall awdurdodau lleol ofyn am wybodaeth am gyfanswm y siwrneiau sy'n cael eu cymryd gan unrhyw deithwyr ar y gwasanaethau lleol; strwythur prisiau'r siwrneiau; a chyfanswm y pellter a deithir gan y cerbydau a ddefnyddir gan y gweithredwr sy'n cynnal y gwasanaethau hynny (hy cyfanswm y milltiroedd a deithir gan y bysiau).
- At hynny, mae dyletswydd ar yr awdurdodau lleol eu hunain i sicrhau bod gwybodaeth benodol ar gael i'r cyhoedd ei gweld (adrannau 139 i 141 o Ddeddf 2000). Mae'r math o wybodaeth y dylai'r cyhoedd allu ei gweld yn cynnwys gwybodaeth am y llwybrau ac amserlenni'r gwasanaethau lleol i ardal awdurdod lleol, o'r ardal ac yn yr ardal ei hun, a gwybodaeth am brisiau siwrneiau ar wasanaethau o'r fath. Mater i'r awdurdod lleol benderfynu yn ei gylch yw'r union fath o wybodaeth y dylid ei rhyddhau i'r cyhoedd, a sut mae gwneud hynny, a cheisio trefnu gyda'r gweithredwyr ei bod yn cael ei darparu.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Er mwyn sicrhau bod gwasanaethau bws yn rhedeg yn llyfn, mae'n hanfodol darparu gwybodaeth glir, gyfredol, o safon. Mae gan bobl ddisgwyliadau llawer uwch heddiw nag yr oedd ganddynt ychydig o flynyddoedd yn ôl hyd yn oed am y math o wybodaeth a ddylai fod ar gael iddynt, ac mae defnyddwyr gwasanaethau yn disgwyl gallu gwneud dewisiadau deallus ar sail data y gallant gael eu dwylo arnynt yn hawdd.
- Yn ogystal ag aelodau'r cyhoedd (y rheini sy'n defnyddio bysiau a'r rheini nad ydynt yn eu defnyddio) sy'n ceisio deall y gwasanaethau sydd ar gael iddynt, mae'n hanfodol bod gan gyrff fel awdurdodau lleol wybodaeth gywir ar gyfer cefnogi eu gwasanaethau bysiau lleol.
- Mae'n bwysig bod gan ddatblygwyr meddalwedd sy'n ceisio creu gwasanaethau fel apiau ar gyfer ffonau clyfar a systemau cynllunio siwrneiau fynediad at wybodaeth glir a chywir hefyd. Mae gwefannau cynllunio siwrneiau fel Traveline Cymru i'w cael eisoes ond, yn wahanol i ddulliau trafnidiaeth cyhoeddus eraill, nid yw bob amser yn hawdd i gael gwybodaeth am brisiau siwrneiau a phrydlondeb gwasanaethau. Er enghraifft, mae'r wefan National Rail Enquiries yn darparu gwybodaeth am gynllunio siwrneiau ac am brisiau, ac mae data ar brydlondeb i'w cael ar wefannau Swyddfa'r Rheilffyrdd a Ffyrdd a Network Rail.

- Rydym am sicrhau bod yr un lefel o wybodaeth ar gael i bobl sy'n defnyddio gwasanaethau bws, neu sy'n dymuno eu defnyddio yng Nghymru ag sydd ar gael i deithwyr ar ddulliau trafnidiaeth eraill. Bydd hyn yn golygu bod gwasanaethau bws yn fwy hygyrch a deniadol fel ffordd o deithio. I wneud hyn, rydym yn cynnig sefydlu set ddata agored gynhwysfawr ar gyfer y diwydiant bysiau. Byddwn yn gwireddu hyn drwy ei gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau, awdurdodau lleol a'r Comisiynydd Traffig ddarparu gwybodaeth am lwybrau (i gynnwys cynigion ar gyfer newidiadau i lwybrau), amserlenni, prisiau a thocynnau i'r cyhoedd allu ei gweld.
- Yn 2011, argymhellodd archwiliad y Comisiwn Cystadlu i'r Farchnad Gwasanaethau Bws Lleol y dylai awdurdodau lleol allu cael gwybodaeth, a lle bo'n briodol ei datgelu, am refeniw a nawdd gwasanaethau bws sy'n cael eu cofrestru⁹. Diben y cynnig hwn oedd galluogi awdurdodau lleol i reoli'n well dendrau ar gyfer gwasanaethau a gefnogir. Rydym yn cynnig cymryd y cyfle i ystyried Bil ar gyfer gweithredu'r cynnig hwn.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

Gwybodaeth ar gyfer y cyhoedd

- Byddem yn creu pŵer newydd ar gyfer Gweinidogion Cymru i wneud rheoliadau sy'n eu gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau a chyrrff eraill, fel y Comisiwn Traffig ac awdurdodau lleol, ddarparu gwybodaeth am wasanaethau bws lleol. Bydd yr wybodaeth a ddatgelir yn ymwneud â llwybrau, amserlenni, prisiau a thocynnau ar gyfer gwasanaethau lleol. Byddai gwneud y gofyniad datgelu hwn drwy reoliadau yn golygu bod Gweinidogion Cymru yn gallu addasu'r gofyniad ar gyfer datblygiadau mewn technoleg yn y dyfodol wrth iddynt ddigwydd.

Cwestiwn 20 – Ydych chi'n cytuno â'n cynnig i'w gwneud yn ofynnol i ryddhau data agored ar lwybrau amserlenni, prisiau a thocynnau? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Gwybodaeth am wasanaethau cofrestredig

- Byddem hefyd yn rhoi pŵer i Weinidogion Cymru, drwy reoliadau, alluogi awdurdod lleol i'w gwneud yn ofynnol i weithredwyr bysiau ddarparu gwybodaeth am wasanaeth mewn amgylchiadau lle y mae gweithredwyr yn cynnig amrywio neu ganslo gwasanaethau cofrestredig. Byddai'r rheoliadau hefyd yn galluogi awdurdodau lleol, mewn amgylchiadau priodol, i ddatgelu'r wybodaeth hon fel rhan o unrhyw broses dendro i ddisodli'r gwasanaethau hynny.

Cwestiwn 21. Ydych chi'n cytuno â'n cynnig i alluogi awdurdodau lleol i gael y pŵer i gael gwybodaeth am wasanaethau sydd i'w canslo neu eu hamrywio, a lle y bo'n berthnasol, ddatgelu'r wybodaeth hon fel rhan o'r broses dendro? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

⁹https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140403001219/http://www.competition-commission.org.uk/assets/competitioncommission/docs/pdf/inquiry/ref2010/localbus/pdf/00_sections_1_1_5.pdf

Rhan 2 - Tacsis a cherbydau hurio preifat

Cyflwyniad

- Mae gwasanaethau tacsis a cherbydau hurio preifat yn agwedd hanfodol ar y rhwydwaith trafndiaeth yng Nghymru. Mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn gweithredu lle y gall bod yn anodd darparu gwasanaethau rheilffordd neu fysiau rheolaidd, yn aml mewn ardaloedd gwledig neu ddiarffordd, neu oherwydd nad oes digon o alw yn lleol i gefnogi gwasanaethau rheolaidd. Mae eu gwasanaethau uniongyrchol o un lleoliad i'r llall yn gallu hwyluso cynhwysiant cymdeithasol ar gyfer pobl anabl, ac maent yn gallu bod yn gwbl hanfodol i'r rheini sydd heb gar. Hyd yn oed pan fydd ardal yn elwa ar wasanaeth da gan drenau neu fysiau yn ystod y dydd, mae'n bosibl mai tacsis neu gerbydau hurio preifat fydd yr unig ddull teithio sydd ar gael i'r cyhoedd yn ystod y nos.
- Ar 25 Hydref 2018, roedd tua 5,000 o dacsis a 4,900 o gerbydau hurio preifat yng Nghymru, a 12,000 o yrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat trwyddedig¹⁰. Yn 2011, gan Gymru oedd y gyfran uchaf o bobl (75.2%) y tu allan i Lundain a oedd yn teithio i'r gwaith mewn car, tacsî neu ar feic modur.¹¹
- Fodd bynnag, nid yw'r fframwaith deddfwriaethol sy'n llywodraethu tacsis a cherbydau hurio preifat yn adlewyrchu'r diwydiant fel y mae heddiw.
- Diffiniadau o dacsî a cherbyd hurio preifat:
 - **Tacsis** – maen nhw'n cael eu galw yn gerbydau hacni yn draddodiadol; gallant gasglu teithwyr o safleoedd tacsis a gellir hefyd eu galw ar y stryd. Maen nhw hefyd yn gallu gwneud gwaith sydd wedi cael ei drefnu ymlaen llaw (dros y ffôn, wyneb yn wyneb neu drwy dechnoleg).
 - **Cerbydau Hurio Preifat** – dim ond gwaith sydd wedi'i drefnu ymlaen llaw (dros y ffôn, wyneb yn wyneb neu, yn fwy aml erbyn hyn, drwy dechnoleg) y gallant ei wneud.
- Mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn ddiwydiant sy'n cael ei reoleiddio ond sydd wedi'i ddatganoli yng Nghymru. Ni all tacsî weithredu oni bai bod y cerbyd a'r gyrrwr wedi'u trwyddedu gan awdurdod lleol o dan Ddeddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Trefol 1847. Ni all cerbydau, gyrrwyr a gweithredwyr cerbydau hurio preifat weithredu heb drwyddedau a roddir o dan Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976. Y ddwy Ddeddf hon yw'r prif ddarnau o ddeddfwriaeth yn y maes hwn.
- Yn dilyn ymgynghoriadau a gynhaliwyd gan Gomisiwn y Gyfraith o 2011-2014, ac ymgynghoriad gan Lywodraeth Cymru yn 2017, mae gwaith wedi cael ei wneud i ystyried sut y gallem ddiwygio'r system drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru. Rydym wedi gwrandao ar adborth gan deithwyr, awdurdodau lleol, gyrrwyr tacsis a grwpiau â buddiant ynghylch y gwasanaethau a ddarperir ar hyn o

¹⁰ <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/taxi01-taxis-private-hire-vehilces-and-their-drivers> (gwelwyd ddiwethaf ar 12 Tachwedd 2018).

¹¹ http://www.ons.gov.uk/ons/dcp171766_299766.pdf (gwelwyd ddiwethaf ar 13 Tachwedd 2018).

bryd. Mae un farn sy'n codi dro ar ôl tro, sef bod y gyfraith yn hen ffasiwn a bod angen newid.

Beth yw'r materion?

- Mae'r fframwaith deddfwriaethol sy'n llywodraethu tacsis a cherbydau hurio preifat yn seiliedig ar system leol (rhoi trwydded ar gyfer darparu gwasanaeth o fewn ffiniau awdurdodau lleol), ond nid yw hyn yn gydnaws â thechnoleg fodern ac arferion gweithio tacsis/cherbydau hurio preifat. Pan gafodd y ddeddfwriaeth ei deddfu ym 1847 a 1976, cerbydau a oedd yn cael eu tynnu gan geffylau oedd tacsis ac nid oedd signalau radio cerbydau hurio preifat yn debygol o gyrraedd y tu hwnt i ffiniau'r awdurdod sy'n trwyddedu. Roedd y ddeddfwriaeth yn rhagweld y byddai pobl yn mynd i'w swyddfa cerbydau hurio preifat lleol, neu'n ei ffonio gan ddefnyddio llinell dir, er mwyn trefnu car ymlaen llaw. Yn 2018, diolch i'r rhyngwrwyd, ac apiau ffonau symudol a ffonau clyfar, mae'r darlun yn amlwg yn wahanol iawn. Yn ymarferol, mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn gwneud gwaith sydd wedi'i drefnu ymlaen llaw y tu allan i'w hardaloedd trwyddedu. Nid oedd y ddeddfwriaeth wedi rhagweld hyn – roedd yn cynnwys darpariaeth ar gyfer gosod safonau, gorfodi a diogelu y tu fewn i ffiniau awdurdod lleol yn unig. Mae'r anghydnawsedd rhwng y ddeddfwriaeth ac arferion modern yn amlwg yn y problemau a ganlyn:
 - **Safonau anghyson** – lle y mae gan awdurdodau lleol wahanol safonau trwyddedu sy'n arwain at wahanol gostau i weithredwyr a safonau diogelwch ac ansawdd sy'n amrywio i deithwyr.
 - **Gorfodi** – nid oes mecanwaith statudol ar gyfer gorfodi yn erbyn cerbydau sydd wedi'u trwyddedu mewn gwahanol ardal awdurdod lleol i le y torrwyd amodau trwydded.
 - **Diogelu** – mae risg ynghlwm wrth allu cael trwydded mewn un awdurdod a gweithio mewn un arall pan nad oes gan awdurdodau lleol y modd i rannu gwybodaeth ddiogelu.
- Am y rhesymau hyn, mae angen diwygio er mwyn datblygu fframwaith trwyddedu sy'n adlewyrchu'r arferion gweithio presennol.

Yr hyn yr ydym ni am ei gyflawni

- Rydym yn ystyried bod tri maes lle y gellid gwella, er mwyn alinio'r system drwyddedu â'r realiti technolegol. Nid ydym yn cynnig newid y safbwynt bresennol ynghylch gweithio y tu allan i ardal. Mae ein cynnig yn mynd i'r afael â'r tri maes a ganlyn:
 - Cynnig 1: yr amrywiad yn safonau tacsis a cherbydau hurio preifat ymhlith y dau ddeg a dau o awdurdodau lleol yng Nghymru
 - Cynnig 2: yr anallu i gymryd camau gorfodi yn erbyn cerbydau sy'n gweithredu "y tu allan i ardal".
 - Cynnig 3: yr anhawster o ran rhannu gwybodaeth ddiogelu berthnasol.

- Yn ein barn ni, y ffordd orau o gefnogi gwelliannau yn y tri maes yw drwy ganoli'r gyfundrefn drwyddedu.
- Cynnig 4: bod swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat y dau ddeg a dau o awdurdodau lleol yng Nghymru yn cael eu dargyfeirio i un awdurdod trwyddedu cenedlaethol. Y cyd-awdurdod trafnidiaeth fyddai'r awdurdod cenedlaethol hwnnw, y cyfeiriwyd ato'n flaenorol yng nghyd-destun ein cynigion ar gyfer diwygio bysiau ar dudalennau 17-22 o'r papur hwn. Diben y cyd-awdurdod trafnidiaeth mewn perthynas â thacsis a cherbydau hurio preifat fyddai creu un ardal drwyddedu safonol a fyddai'n cynnwys Cymru gyfan, a symleiddio trefniadau gorfodi a rhannu gwybodaeth.
- Gweithredu cynigion 1 i 3 ynghyd â chynnig 4 yw'r opsiwn a ffeirir gennym – Opsiwn A.
- Rydym hefyd yn ystyried Opsiwn B: gweithredu cynigion 1 i 3 heb gynnig 4, hy heb ddefnyddio cyd-awdurdod trafnidiaeth fel y cyfrwng cyflawni. Byddai hyn yn cynnwys creu safonau cenedlaethol y mae'n rhaid i'r awdurdodau lleol eu dilyn; ymestyn pwerau gorfodi presennol awdurdodau lleol; a chreu mecanwaith y gall awdurdodau lleol ei ddefnyddio i rannu gwybodaeth berthnasol. Mae'r adrannau isod yn rhoi mwy o fanylion y cynigion ac yn gofyn am eich sylwadau.

Cynigion

Safonau cenedlaethol

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig gosod y safonau cenedlaethol ar gyfer trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat.

Byddai pob tacsî a cherbyd hurio preifat yng Nghymru yn gorfod bodloni'r safonau hyn i gael trwydded. Bydd y safonau hyn yn cael eu pennu gan reoliadau wedi hynny felly bydd rhagor o ymgynghori ynglŷn â'u cynnwys.

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol

- Mae tacsîs a cherbydau hurio preifat yn ddiwydiant sy'n cael ei reoleiddio ond sydd wedi'i ddatganoli yng Nghymru. Ni all tacsîs weithredu oni bai bod y cerbyd a'r gyrrwr wedi'u trwyddedu gan awdurdod lleol o dan Ddeddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Trefol 1847. Ni all cerbydau, gyrrwyr a gweithredwyr cerbydau hurio preifat weithredu heb drwyddedau a roddir o dan Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.
- Meini Prawf Trwyddedu – Mae hawl gan awdurdodau lleol i ddisgresiwn eang wrth drwyddedu cerbydau, gyrrwyr a gweithredwyr sydd yn cael ei grynhoi fel a ganlyn:
 - Gall **tacsîs** o unrhyw fath neu ddisgrifiad gael eu trwyddedu a gall amodau trwyddedu gael eu gorfodi gan yr awdurdod lleol¹². Prawf MOT yw'r unig ofyniad cyffredin o ran cerbydau¹³;
 - **Cerbydau Hurio Preifat** – i gael eu trwyddedu rhaid bod awdurdod lleol yn fodlon eu bod yn addas i'w defnyddio fel cerbydau hurio preifat, bod eu cyflwr mecanyddol yn addas, eu bod yn ddiogel a chyfforddus, a bod ganddynt yswiriant dilys¹⁴. Ar wahân i'r safon gyffredin o ofynion MOT, nid yw'r termau hyn wedi'u diffinio yn ôl y gyfraith. Mae awdurdodau lleol yn cael arweiniad mewn perthynas â cherbydau gan ganllawiau Arferion Gorau a gyhoeddir gan yr Adran Drafnidiaeth¹⁵;
 - **Gyrrwyr a Gweithredwyr** - Mae prawf "person addas a phriodol" yn cael ei gymhwyso i yrwyr tacsîs¹⁶, gyrrwyr cerbydau hurio preifat¹⁷ a gweithredwyr

¹² Adran 37 o Ddeddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Torfol 1847 ac adran 47 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976, yn eu trefn.

¹³ Mae hyn i'w gael yn Neddf Traffig Ffyrdd 1988.

¹⁴ Adran 48 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

¹⁵

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/212554/taxi-private-hire-licensing-guide.pdf

¹⁶ Adran 51 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

¹⁷ Adran 59 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

cerbydau hurio preifat¹⁸. Fodd bynnag, nid oes unrhyw ddiffiniad cyfreithiol o'r hyn y mae "person addas a phriodol" yn ei olygu. Awdurdodau lleol sy'n penderfynu hyn, gyda chymorth y canllawiau Arferion Gorau¹⁹. Mae'n ofynnol i ymgeiswyr am drwydded gyrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat ddatgelu euogfarnau wedi'u disbyddu ac euogfarnau heb eu disbyddu²⁰, fodd bynnag mae'r ffordd y mae awdurdodau lleol yn mynd i'r afael â chofnodion troseddol yn amrywio. Mae rhai awdurdodau lleol yn cynnal gwiriad uwch y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd (sy'n cofnodi euogfarnau wedi'u disbyddu ac euogfarnau heb eu disbyddu, rhybuddiadau, ceryddau ac unrhyw wybodaeth nad yw'n ymwneud â cholffarn berthnasol sy'n cael ei chadw ar Gyfrifiadur Cenedlaethol yr Heddlu) a gwiriad rhestr waharddedig (sy'n rhestru'r rheini sy'n cael eu hatal yn ôl y gyfraith rhag gweithio gyda phlant neu grwpiau agored i niwed). At hynny, dywedodd Comisiwn y Gyfraith fod amrywiad sylweddol yng Nghymru a Lloger o ran sut y caiff canlyniad y gwiriadau hyn eu dehongli yn erbyn y meini prawf "person addas a phriodol"²¹. Yng Nghymru, mae un deg a chwech o awdurdodau lleol yn cynnal y ddau wiriad ac mae chwech sydd ond yn cynnal gwiriad uwch y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd²². Mae anghysondebau yn codi hefyd mewn perthynas â gwiriadau ffitrwydd meddygol²³.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Pan ddarperir gwasanaethau ar draws ffiniau (hy "y tu allan i'r ardal"), gall materion godi os bydd safonau lleol yn amrywio. Gall tacsis wneud gwaith sydd wedi'i drefnu ymlaen llaw mewn unrhyw ardal, a gall cerbydau hurio preifat wneud hynny hefyd cyhyd â bod y "gofyniad trwyddedu triphlyg"²⁴ yn cael ei fodloni.
- Mae dau ddeg a dau o awdurdodau lleol yng Nghymru, ac felly mae dau ddeg a dau o wahanol ddulliau o fynd i'r afael ag addasrwydd cerbydau (ar wahân i'r gofynion sylfaenol ar gyfer MOT) ac o wahanol ddehongliadau hefyd o'r hyn y mae "addas a phriodol" yn ei olygu. Mae hyn wedi arwain at amrywiad, sy'n gryn sylweddol o bryd i'w gilydd, mewn safonau ac mae amryw o broblemau yn deillio o hynny.
- Gan fod tacsis neu gerbyd hurio preifat yn gallu gwneud gwaith sydd wedi'i drefnu ymlaen llaw y tu allan i'r ardal lle y mae wedi'i drwyddedu, gallai ymgeiswyr gael eu cymell i ymgeisio mewn ardal lle mae safonau'n is ac wedyn gweithredu mewn ardal lle nad ydynt yn bodloni'r safonau (a lle na ellir cymryd camau gorfodi yn eu herbyn). Mae hyn yn golygu bod teithwyr mewn gwahanol rannau o Gymru yn dod ar draws gwahanol safonau a lefelau o risg, sy'n anodd eu cyfiawnhau. Mae hefyd yn tansilio awdurdodau lleol sydd wedi cymryd camau i sicrhau y gall eu trigolion elwa ar safonau uwch, a gall wylltio gyrwyr a drwyddedwyd yn yr ardal honno sydd

¹⁸ Adran 55 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

¹⁹

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/212554/taxi-private-hire-licensing-guide.pdf

²⁰ Rheoliad 4(1) o Orchymyn Deddf Adsefydlu Troseddwyd 1974 (Eithriadau) 1975.

²¹ Rheoleiddio Llywodraeth Leol, Polisi euogfarnau troseddol trwyddedu Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat (Medi 2010).

²² <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/taxi01-taxis-private-hire-vehilces-and-their-drivers> (gwelwyd ddiwethaf ar 13 Tachwedd 2018).

²³ Rheoleiddio Llywodraeth Leol, Polisi euogfarnau troseddol trwyddedu Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat (Medi 2010).

²⁴ Y gofyniad bod y cerbyd, y gyrrwr a lleoliad y gwaith i gyd yn yr un ardal awdurdod trwyddedu.

wedi gwneud ymdrech i fodloni'r safonau hynny, a'r rheini nad ydynt yn gallu cael trwydded yn yr ardal honno oherwydd nad ydynt yn bodloni'r safonau uwch. Mae gwahanol safonau hefyd yn golygu bod gyrwyr ar draws Cymru yn ysgwyddo gwahanol gostau wrth ymgymryd â'u gwaith, sydd hefyd yn anodd ei gyfiawnhau.

- Rydym yn credu bod hawl gan holl bobl Cymru i'r safonau gofynnol, lle bynnag y bônt yn byw. Byddai safonau cenedlaethol yn cynrychioli trothwy gofynnol, a byddai safonau uwch yn cael eu caniatáu os dymunir.
- Mae Llywodraeth Cymru wedi cofnodi ei nod yn Ffyniant i bawb: y cynllun gweithredu ar yr economi²⁵ fod ôl troed di-garbon gan bob tacsî yng Nghymru ymhen 10 mlynedd. Effeithiau amgylcheddol allyriadau o gerbydau a'r effeithiau y maent yn eu cael ar iechyd y cyhoedd, y ceir dealltwriaeth well ohonynt erbyn hyn, sy'n gyfrifol am hyn²⁶. Rydym ni o'r farn y dylid cymhwyso safon genedlaethol sy'n rhagnodi'r gofynion ar gyfer allyriadau cerbydol tacsîs a cherbydau hurio preifat.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Rydym yn bwriadu rhoi pŵer ar Weinidogion Cymru i greu safonau cenedlaethol, y bydd rhaid i'r cyd-awdurdod trafndiaeth neu'r awdurdod lleol eu hystyried wrth roi trwyddedau. Bydd hyn yn golygu y byddai'n rhaid i bob tacsî a cherbyd hurio preifat yng Nghymru fodloni'r safonau er mwyn cael trwydded. Byddai'r safonau hyn yn cael eu pennu gan reoliadau wedi hynny felly bydd rhagor o ymgynghori ynglŷn â'u cynnwys os caiff y cynnig ei gymeradwyo.

Cwestiwn 22. Ydych chi'n cytuno â'n cynnig i gyflwyno safonau cenedlaethol a fydd yn gymwys i bob tacsî a cherbyd hurio preifat yng Nghymru? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 23. Oes unrhyw faterion yr hoffech eu gweld yn cael eu cynnwys mewn unrhyw safonau cenedlaethol?

Cwestiwn 24. Oes unrhyw faterion yr ydych yn meddwl y dylid eu heithrio o unrhyw safonau cenedlaethol?

Cwestiwn 25. Pa rwystrau ymarferol allai godi pe byddai safonau cenedlaethol cyffredin yn cael eu gosod ar gyfer tacsîs a cherbydau hurio preifat?

Cwestiwn 26. Sut fyddai orau i fynd ati i benderfynu ynghylch cynnwys y safonau cenedlaethol?

Cwestiwn 27. Rhowch unrhyw sylwadau neu gynigion eraill ynghylch safonau cenedlaethol nas ymdriniwyd â nhw yn y cwestiynau uchod.

²⁵ <https://gov.wales/topics/businessandconomy/economic-action-plan/?skip=1&lang=cy>

²⁶ <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/data-and-statistics/air-pollution-and-climate-change2> (gwelwyd ddiwethaf ar 13 Tachwedd 2018).

Gorfodi

Mae Llywodraeth Cymru yn cynnig caniatáu i awdurdod trwyddedu gymryd camau gorfodi yn erbyn unrhyw gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal.

Y sefyllfa ddeddfwriaethol bresennol

- Mae gan awdurdodau lleol y pŵer i atal, diddymu neu wrthod adnewyddu trwydded cerbyd ar gyfer cerbydau hacni neu gerbydau hurio preifat²⁷, neu drwydded gyrwyr cerbydau hacni neu gerbydau hurio preifat²⁸, a thrwydded gweithredwyr cerbydau hurio preifat²⁹. Mae'r adrannau hynny o ddeddfwriaeth 1976 yn eang iawn. Maent yn caniatáu i awdurdod atal, diddymu neu wrthod adnewyddu trwydded ar y seiliau a ganlyn:
 - nid yw'r cerbyd yn addas i'w ddefnyddio (cerbydau yn unig);
 - cyflawnir trosedd o dan Ddeddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Trefol 1847 neu Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 (cerbydau, gyrwyr a gweithredwyr);
 - diffyg cydymffurfio â Deddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Trefol 1847 neu Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 (cerbydau, gyrwyr a gweithredwyr);
 - euogfarn o drosedd yn ymwneud ag anonestrwydd, anweddustra neu drais (gyrwyr);
 - euogfarn o drosedd mewnfudo neu ofyniad i dalu cosb mewnfudo (gyrwyr a gweithredwyr);
 - ymddygiad yr ymddengys ei fod yn golygu bod person yn anaddas i fod yn weithredwr (gweithredwyr yn unig);
 - newidiadau sylfaenol yn amgylchiadau'r gweithredwr (gweithredwyr yn unig);
 - unrhyw achos rhesymol arall (cerbydau, gyrwyr a gweithredwyr).
- Nid yw atal neu ddiddymu trwydded yn cael effaith ar unwaith. Daw i effaith wedi i un diwrnod ar hugain fynd heibio, a chaiff y cyfnod hwnnw ei ymestyn os gwneir apêl yn ystod y cyfnod hwnnw³⁰. Ceir un eithriad. Gellir atal trwydded gyrrwr neu ei ddiddymu ar unwaith pan fydd er budd diogelwch y cyhoedd i wneud hynny³¹.

²⁷ Adran 60 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

²⁸ Adran 61 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

²⁹ Adran 62 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

³⁰ Adran 77 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 wedi'i darllen ochr yn ochr ag adran 300 o Ddeddf Iechyd y Cyhoedd 1936.

³¹ Adran 61(2B) o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

- Pan fydd gofynion trwyddedu wedi cael eu torri, ond nid i'r fath raddau ag sy'n ddigon difrifol i gyfiawnhau atal neu ddiddymu'r drwydded, gall yr awdurdod lleol a roddodd y drwydded roi cosb. Nid yw'r broses hon yn cael ei gorchymyn gan ddeddfwriaeth.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Ar hyn o bryd, yn ôl y gyfraith, dim ond trwydded a roddwyd ganddo ef ei hun y gall awdurdod lleol ei hatal, diddymu neu wrthod ei hadnewyddu. **Ni all swyddogion trwyddedu gymryd camau gorfodi yn erbyn cerbydau, gyrywyr a gweithredwyr sydd wedi'u trwyddedu mewn ardal arall.** Dim ond ar ei allu i ddwyn erlyniad o dan adran 222 o Ddeddf Llywodraeth Leol 1972 y gall awdurdod sydd yn y sefyllfa honno ddibynnu; ond ni fydd hyn yn addas lle na fydd trosedd wedi'i chyflawni. At hynny, ar hyn o bryd mae gan awdurdodau lleol ddisgresiwn i bennu eu polisiau eu hunain ar gosbau llai, ac yn ymarferol i roi cosbau sydd ond yn ymwneud â thrwyddedau a roddwyd ganddynt hwy. Mae hyn yn golygu na ellir cymryd camau gorfodi sy'n croesi ffiniau awdurdodau lleol, er bod y ffiniau hynny, yn ymarferol, wedi cael eu herydu gan ddatblygiadau technolegol. Nid oes unrhyw reswm da pam na ddylai awdurdod lleol allu cymryd camau yn erbyn unrhyw darsi neu gerbyd hurio preifat sy'n gweithredu yn ei ardal.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Rydym yn cynnig diwygio adrannau 60-62 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 i ganiatáu i awdurdod lleol neu gyd-awdurdod trafndiaeth atal neu ddiddymu trwydded yn gysylltiedig ag **unrhyw** gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal. Rydym yn cynnig cadw darpariaethau ynglŷn ag uniongyrchedd, hy mai dim ond wedi i gyfnod o un diwrnod ar hugain fynd heibio y bydd unrhyw benderfyniad yn dod i effaith, oni bai bod apêl wedi cael ei gwneud neu fod seiliau dros atal neu ddiddymu trwydded ar unwaith.
- Rydym yn cynnig galluogi unrhyw awdurdod lleol neu gyd-awdurdod trafndiaeth roi cosb llai i **unrhyw** gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal.

Cwestiwn 28. A ddylai awdurdod lleol allu diddymu neu atal trwydded mewn perthynas ag **unrhyw** gerbyd yn ei ardal, hyd yn oed os nad yr awdurdod roddodd y drwydded wreiddiol? Dylai/Na ddylai? Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 29. A ddylai awdurdod lleol allu rhoi cosb lai mewn perthynas ag **unrhyw** gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal, hyd yn oed os nad yr awdurdod roddodd y drwydded wreiddiol? Dylai/Na ddylai? Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 30. Rhowch unrhyw sylwadau neu gynigion eraill ynghylch gorfodi nas ymdriniwyd â nhw yn y cwestiynau uchod.

Rhannu Gwybodaeth

Mae Llywodraeth Cymru'n cynnig caniatáu i fecanwaith gael ei greu ar gyfer rhannu gwybodaeth berthnasol, at ddibenion diogelu.

Y sefyllfa bresennol

- Nid oes unrhyw ofyniad cyfreithiol ar hyn o bryd i'r awdurdodau lleol rannu gwybodaeth â'i gilydd a allai eu helpu i wneud penderfyniadau. Er enghraifft, os gwrthodir trwydded i yrrwr neu os yw ei drwydded yn cael ei hatal dros dro neu'i diddymu gan un awdurdod lleol, gall fod yn anodd i'r 21 o awdurdodau lleol sy'n weddill gael yr wybodaeth honno.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Wrth arfer eu swyddogaethau trwyddedu o ddydd i ddydd, mae awdurdodau lleol unigol yn cael mynediad at ddata ac yn defnyddio data a allai fod yn berthnasol iawn at ddibenion diogelu. Mae'r ffaith nad oes unrhyw ofyniad na mecanwaith ffurfiol ar hyn o bryd i'r wybodaeth honno gael ei rhannu ag awdurdodau lleol eraill yn creu risg i'r cyhoedd.
- Rydym yn cydnabod bod y mwyafrif helaeth o'r bobl sy'n rhan o'r fasnach taccis a cherbydau hurio preifat yn parchu'r rheolau ac yn gweithio'n galed i ddarparu gwasanaeth da, diogel a dibynadwy i'r cyhoedd. Rydym yn credu y dylai gwybodaeth fod yn hygyrch i ganiatáu i'r rhai sy'n gwneud penderfyniadau dynnu sylw at y lleiafrif bach nad ydynt. Mae gan bawb yng Nghymru'r hawl i fod yn ddiogel wrth ddefnyddio gwasanaethau taccis a cherbydau hurio preifat.

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Rydym yn cynnig creu dyletswydd ar Weinidogion Cymru i greu cronfa ddata, neu i wneud trefniadau eraill ar gyfer rhannu gwybodaeth, i sicrhau y gellir rhannu gwybodaeth at ddibenion diogelu.

Cwestiwn 31. A ydych yn cytuno â'n cynnig i greu cronfa ddata neu i wneud trefniadau eraill i wybodaeth ddiogelu berthnasol gael ei rhannu? Ydwyf/Nac ydwyf. Byddwch cystal ag egluro'ch ateb.

Cwestiwn 32. Rhowch unrhyw sylwadau neu gynigion eraill ynghylch rhannu gwybodaeth sydd heb eu crybwyll yn y cwestiynau uchod.

Cyd-awdurdod Trafnidiaeth (JTA)

Mae Llywodraeth Cymru'n cynnig ailgyfeirio'r holl swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat i ffwrdd o'r awdurdodau lleol ac i mewn i awdurdod trwyddedu cenedlaethol, sef Cyd-awdurdod Trafnidiaeth

Bydd hyn yn cynnwys apeliadau trwyddedu, pennu ffioedd a phris siwrneiau, gwrando apeliadau sy'n deillio o benderfyniadau trwyddedu, erlyniadau a phenderfynu ar faterion megis a ddylid cymhwyso rheolaethau ansawdd i dacsis.

Y sefyllfa bresennol

- Cynhwysir swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat sy'n perthyn i awdurdod lleol mewn nifer o ddarnau o ddeddfwriaeth sylfaenol ac is-ddeddfwriaeth, sy'n rhy niferus i'w rhestru'n llawn yma.
- Cynhwysir y mecanwaith ar gyfer sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn Neddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006. I gael rhagor o wybodaeth am ein cynigion cychwynnol i sefydlu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth, cyfeiriwch at dudalennau 14-18 o'r papur hwn.

Yr achos dros newid a'r canlyniadau a ddymunir

- Rydym wedi nodi uchod bod problemau gyda'r dull gweithredu lleol o ran trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. sef: y disgrisiwn a ganiateir i'r 22 o awdurdodau lleol yng Nghymru wrth wneud penderfyniadau trwyddedu; eu hanallu i orfodi ar draws eu ffiniau; a'r anhawster sydd ganddynt wrth gyfleu gwybodaeth i'w gilydd. Yn ein barn ni y ffordd orau o ddatrys y problemau hyn yw trwy ganoli'r drefn. Rydym yn bwriadu gwneud hyn trwy greu Cyd-awdurdod Trafnidiaeth, a fyddai'n gweithredu fel yr awdurdod trwyddedu cenedlaethol i Gymru. Rydym yn cynnig y byddai pob un o swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat y 22 o awdurdodau lleol yng Nghymru yn cael eu hailgyfeirio at y Cyd-awdurdod Trafnidiaeth. Yn hytrach na chael 22 o ardaloedd awdurdodau lleol a'u ffiniau cysylltiedig, mae hyn yn golygu y byddai un ardal drwyddedu yn unig yn cwmpasu Cymru gyfan. Rydym yn galw hwn yn Opsiwn A.
- Er hynny rydym yn cydnabod graddfa Opsiwn A, ac yn cydnabod y gallai arwain at ganlyniadau anfwriadol. Rydym felly, ystyried hefyd Opsiwn B amgen: creu safonau cenedlaethol y mae'n rhaid i'r awdurdodau lleol eu dilyn; ymestyn pwerau gorfodi presennol awdurdodau lleol; a chreu mecanwaith y gall awdurdodau lleol ei ddefnyddio i rannu gwybodaeth berthnasol. Rydym yn arbennig o awyddus i glywed eich barn ynghylch ai Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yw'r cyfrwng cyflawni priodol ar gyfer trefn wedi'i safoni ar gyfer trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat gyda gallu symlach ym maes gorfodi a rhannu gwybodaeth (Opsiwn A), neu a ddylid cadw'r fframwaith presennol a gwneud gwelliannau i safoni, gorfodi a rhannu gwybodaeth (Opsiwn B).

Y newid arfaethedig i ddeddfwriaeth

- Rydym yn cynnig ailgyfeirio'r holl swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat sy'n bodoli yn y gyfraith (gan gynnwys trwyddedu, pennu ffioedd a phris siwrneiau, gorfodi, gwrando apeliadau sy'n deillio o benderfyniadau trwyddedu, erlyniadau a phenderfynu ar faterion megis a ddylid cymhwyso rheolaethau maint i dacsis) i ffwrdd o'r awdurdodau lleol ac i mewn i awdurdod trwyddedu cenedlaethol, sef Cyd-awdurdod Trafnidiaeth (Opsw'n A). Gwneir hyn trwy Ddeddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006.
- Y dewis amgen i Opsw'n A yw Opsw'n B; gan ganiatáu i'r awdurdodau lleol parhau i fod yn gyfrifol am drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. Byddai hyn yn cael ei wneud trwy ddiwygio'r ddeddfwriaeth bresennol, ac ni fyddai'n golygu defnyddio Deddf Trafnidiaeth (Cymru) 2006.

Cwestiwn 33. A ydych yn cytuno â'n cynnig i ailgyfeirio'r holl swyddogaethau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat i ffwrdd o'r awdurdodau lleol ac i mewn i awdurdod trwyddedu cenedlaethol (Opsw'n A)? Ydwyf/Nac ydwyf. Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 34. A ydych yn credu y dylai'r awdurdodau lleol barhau i fod yn gyfrifol am drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat (Opsw'n B) Ydwyf/Nac ydwyf. Eglurwch eich ateb.

Cwestiwn 35. Rhowch unrhyw sylwadau neu gynigion eraill ynghylch cyfrifoldeb dros drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat sydd heb eu crybwyll yn y cwestiynau uchod.

Cwestiwn 36. Hoffem wybod eich barn am ba effeithiau y byddai'r cynigion deddfwriaethol a bennir yn y papur hwn yn eu cael ar y Gymraeg, yn enwedig ar y cyfleoedd i bobl ddefnyddio'r iaith ac o ran peidio â'i thrin yn llai ffafriol na'r Saesneg.

Beth fyddai'r effeithiau yn eich barn chi? Sut y byddai modd cynyddu'r effeithiau cadarnhaol, neu liniaru'r effeithiau negyddol?

Cwestiwn 37. Eglurwch hefyd sut y credwch y byddai modd ffurfio neu newid y polisi arfaethedig er mwyn arwain at effeithiau cadarnhaol, neu fwy o effeithiau cadarnhaol, ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg a pheidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg, ac er mwyn peidio â chael effaith andwyol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg nac o ran trin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg.

Cwestiwn 38. Rydym wedi gofyn nifer o gwestiynau penodol. Os oes gennych unrhyw faterion cysylltiedig nad ydym wedi mynd i'r afael â hwy yn benodol, defnyddiwch y lle hwn i wneud hynny:

Improving Public Transport – Welsh Government White Paper

This response is submitted on behalf of Denbighshire County Council. Some comment mirror that of the All Wales Licensing Expert Panel representations made on behalf of Wales Heads of Environmental Health Group.

National Standards

Q22. Do you agree with our proposal to introduce national standards which will apply to all taxis and PHVs in Wales? Yes/No? Please explain your answer.

Yes, this is consistent with the previous consultation work undertaken between the Licensing Expert Panel and Welsh Government lead on taxi reform in Wales. It is also consistent with recommendation 2 made by the “Ministerial Working Party into Hackney Carriage and Private Hire Licensing in England [2018]” and the Law Commission review “Reforming the Law of Taxi and Private Hire Services” [2012]”.

National standards would ensure that taxi services are delivered consistently across Wales and deal with any perceptions of any unnecessary inconsistency across Councils, which, in turn, aids businesses plan their services which is especially important for those operating in areas which span neighbouring authorities.

Q23. Are there any matters which you would like to see contained in any national standards?

Separate national standards should be defined for vehicles, drivers and operators. The following matters should be included, although this is not an exhaustive list:

- Enhanced DBS and Barring List checks (certificate of good conduct for overseas applicants) for drivers, operators, proprietors and dispatchers. The Council believe that anyone taking or holding an individual’s personal information should have to be vetted to ensure that that person is safe and suitable (“fit and proper”).
- Medical fitness and specifically the requirement of Group 2 Medical Standards and the need for the applicant’s full medical history to be noted by the completing GP. Standards should also consider consistency of the issue of exemption certificates in terms of Equality Act duties.
- Immigration checks specifically the Right to Work in the UK
- Suitability of applicants and licence holders. The Institute of Licensing has published guidance on determining the suitability of applicants and licence holders in the hackney carriage and private hire trades. The criteria used in this guidance should be incorporated into any national standards
[https://www.instituteoflicensing.org/documents/Guidance_on_Suitability_Web_Version_\(16_May_2018\).pdf](https://www.instituteoflicensing.org/documents/Guidance_on_Suitability_Web_Version_(16_May_2018).pdf)
- Nationally-recognised vocational qualifications to include disability quality and awareness training, safeguarding awareness training (Child Sexual abuse / Exploitation, County Lines), practical driving standards test, communication

skills and literacy, customer care, handling of emergencies, managing conflict etc.

- Knowledge and suitability test (literacy, numeracy, highway-code, conditions, local area knowledge).
- Foreign driving licences

In addition, the Council would recommend the following matters be included in relation to vehicles:

- National Inspection Standards and frequency of inspections and testing including the criteria for testing. Consideration should also be given to suitability, independency and availability of testing stations and how they are approved e.g. consider if use of Trade owned testing stations are appropriate.
 - Design and appearance and internal spatial requirements of vehicles including the approach to identify taxis and private hire vehicles.
 - The information which should be contained on any vehicle identification source (plates, door signs).
 - Standards for specialist and novelty vehicles, such as stretched limousines, wedding and funeral cars, omnibuses and pedicabs.
 - Taxi Meter standards including the criteria for Pulse and GPS meters.
 - The use and standards for CCTV within vehicles, both audible and video as outlined in recommendation 17 & 18 “Ministerial Working Party into Hackney Carriage and Private Hire Licensing in England [2018]”. The Information Commissioner’s Office has produced advice for councils and other organisations in using surveillance and CCTV systems in licensed taxis. A national standard should take account of this advice.
<https://ico.org.uk/about-the-ico/news-and-events/blog-continuous-cctv-in-taxis-where-do-councils-stand> The LGA Guidance has also now been published.
<https://www.local.gov.uk/developing-approach-mandatory-cctv-taxis-and-phvs>
- The cost of fitting CCTV within licensed vehicles particularly for small businesses may require subsidy from Welsh Government. In respect of the data obtained on CCTV the Council wish to highlight that Councils may be considered data controllers and as such may be affected by additional burdens.
- Record Keeping including the retention period required. The Council believe that ideally records should be kept for every journey undertaken, however, there are obvious practical difficulties with taking this approach. 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.
 - Environmental considerations such as vehicle emission standards.
 - The criteria, if any, for exemption from displaying vehicle plates / stickers

The standards for some of the points recommended above are included in guidance already and should be taken into account when developing any national standards, such as the Department of Transport Taxi and Private Hire Vehicle Licensing: Best Practice Guidance (March 2010), although this is in need of updating.

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/212554/taxi-private-hire-licensing-guide.pdf

In addition the Council would recommend mandating training for all individuals involved in the licensing decision-making process. Consistent and appropriate training of officers, councillors and Magistrates' legal clerks (for appeals) is essential to ensure those applying standards are competent to do so. The content of the training should form part of national standards.

The Council would urge the Welsh Government to ensure that any standard adopted does not reduce any standard currently being applied in any of the licensing authorities across Wales.

Finally, any national standards developed should be consistent with criteria implemented in England to reduce variations in driver, vehicle and operator requirements especially around the border areas.

Q24. Are there any matters which you think should be excluded from any national standards?

There are no matters that should be excluded, although national standards should not duplicate other legislation.

Q25. What practical obstacles might there be to setting common national standards for both taxis and PHVs?

The main obstacle will be incorporating the national standards into the 10,000 vehicles and 12,000 drivers currently licensed in Wales and the provisions that will need to be in place for transitional arrangements and grandfather rights. Consideration will also need to be given to finding suitable consistent standards which work for both urban and rural areas.

Q26. What would be the best approach for determining the content of national standards?

There are already a number of national policies in place which have been adopted by a number of Welsh Local Authorities in order to provide a level of consistency between areas, such examples include:

- National Inspection Standards for hackney carriage and private hire vehicles, and
- Institute of Licensing Guidance on determining the suitability of applicants and licences in the hackney carriage private hire trade.

There are also some excellent examples of local taxi licensing policies and standards in place which have been developed and applied at a local level.

Welsh Government will first need to establish what policies and standards are already in place in Wales and then draw on the knowledge of licensing practitioners

who have expert practical experience of undertaking taxi licensing work on a daily basis.

This review should be seen as an opportunity to drive up standards and it would be remiss of Welsh Government to disregard any policies, standards or procedures which have been developed by licensing professionals and which actually serve to provide a robust service against a backdrop of legislation which is woefully inadequate and outdated.

The All Wales Licensing Expert consists of managers and team leaders from local licensing Authorities across Wales who have extensive knowledge and experience in the taxi licensing field and would without question need to be heavily involved in the development of national standards.

It is suggested that Welsh Government would also need to engage with passenger safety groups and operator representatives by way of meetings, seminars and workshops.

Q27. Please provide any other comments or proposals around national standards that were not covered in the above questions.

The previous Welsh Government consultation on Taxi and Private Hire Vehicle Licensing in Wales [WG31865] referred to “national standards for all taxis and private hire vehicles, set by Welsh Ministers, with the power for local licensing authorities to set additional conditions where it is appropriate to do so”

Although the White Paper makes no reference to minimum national standards, it is worth noting that the Council would not recommend that local licensing authorities be permitted to set additional local conditions above the national standard.

Enforcement

Q28. Should a Local Authority be able to revoke or suspend a licence relating to any vehicle operating in its area, even if it did not issue the original licence? Yes/No? Please explain your answer.

No, the Council believe that the revocation of a vehicle licence should be the responsibility of the home Licensing Authority. Where it is proposed that action is taken to revoke a licence, it is imperative that the licence holder is afforded the opportunity to be heard i.e. the opportunity of a fair hearing; this is a requirement of Article 6 Human Rights Act which protects your right to a fair trial. The Licensing Authority that has issued the licence will also have invaluable local knowledge about the licence holder, have immediate access to the history of the vehicle and any complaints received and should be responsible for recovering any fees associated with taking the enforcement action. It is noted that proposals in relation to fee setting are not included in the White Paper.

The Council believe however that it is appropriate for any authorised officer from any Licensing Authority area to have the power to suspend immediately (Section 68 Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976) a licence of any vehicle operating in their area (irrespective of where it was licensed) where there is an immediate public safety risk e.g. defective tyre, or potentially where the vehicle fails to meet the national standards e.g. missing door signs / back plates. The authority that issues the suspension, would then report the matter to the home Licensing Authority for them to consider whether to lift the suspension or take further action.

Irrespective of the action the process will need to be consistent across Wales. This is especially important for revocation as local process to determine such an application might differ.

Q29. Should a Local Authority be able to issue a lesser sanction in relation to any vehicle operating in its area, even if it did not issue the original licence? Yes/No? Please explain your answer.

Yes, the Council consider this of benefit to aid the home Licensing Authority in order to determine whether any further action is required e.g. improvement notice / advisory / warning. For example introducing a system of issuing a Fixed Penalty Notices would bring taxi and private hire enforcement in line with other areas of local government. Some method of referral scheme would need to be developed to notify the issuing Licensing Authority, however the practical implications of this would need further consideration.

Q30. Please provide any other comments or proposals around enforcement that were not covered in the above questions.

The Council are aware that the Licensing Expert Panel has previously been in discussion with Welsh Government about introducing the power to stop and direct taxi and PHVs. This would be a useful and beneficial addition to the enforcement options currently available to local authorities.

Currently Licensing Authorities are unable to attach conditions to hackney carriage driver licences, some local authorities have Byelaws in place and the Council would recommend incorporating any relevant component of these into national standards

The Council would recommend other enforcement provisions be introduced by Welsh Government such as where a driver refuses a fare due to the short distance involved or for cases of overcharging.

In addition the Council would recommend mandating training for all individuals involved in the licensing decision-making process (as mentioned above). Consistent and appropriate training of officers and councillors (this should also include Magistrates' legal clerks) is essential to ensure those applying standards are competent to do so. The content of the training should form part of national standards.

Information Sharing

Q31. Do you agree with our proposal to create a database or make other arrangements for relevant safeguarding information to be shared? Yes/No? Please explain your answer.

Yes, the establishment of a mandatory national database of all licensed drivers is critical, however this database should be expanded to include vehicle and operators, proprietors and dispatchers to support stronger enforcement. This must be established quickly.

In the interim, the National Anti-Fraud Network (NAFN) currently provides an online register of taxi and private hire drivers who have been refused or had their licence revoked. The database includes the reasons for any refusal or revocation, along with the relevant Licensing Authority details. Welsh Government must introduce legislation to mandate its use as a priority. The Council has agreed in principle to use this database and at the time of this consultation response all local authorities in Wales were progressing this.

In addition any national database must be able to accommodate or link in with an equivalent database in England to avoid duplication of data entry and ensure public safety particularly around the border areas.

Additionally, other organisations may have vital information on applicants or current drivers which sits outside usual DBS process but may be equally relevant to determining suitability of an individual. Current practices make the sharing of information with organisations difficult, especially, for example, in other authorities. Creation of a safeguarding database would remove barriers and improve information flow.

Q32. Please provide any other comments or proposals around information-sharing that were not covered in the above questions.

The Council are aware that the Common Law Police Disclosure provisions have been highlighted as a significant concern by the Licensing Expert Panel previously. These proposals do not cover this issue. The Council would suggest the current disclosure provisions be reviewed to ensure that all relevant information of crimes and conduct by taxi and private hire drivers, including arrest, charge and conviction information, is shared with the Licensing Authority immediately.

The Council appreciate that Welsh Government may be limited in influencing this suggestion but it is essential to ensure all drivers, operators, proprietors and dispatchers are safe and suitable. Any influence Welsh Government could have on this to improve information-sharing on public safety grounds would be welcomed. It would be particularly helpful if, for example, specific questions on whether an individual when appearing in custody is a holder of any licence.

Joint Transport Authority (JTA)

Q33. Do you agree with our proposal to redirect all of the existing taxi and PHV licensing functions away from local authorities and into a national Licensing Authority (Option A)? Yes/No? Please explain your answer.

No, the Council would **not** support the proposal to redirect all of the existing taxi and PHV licensing functions into a national Licensing Authority on the information provided, as there is no evidence to support taking the function away from Local Authorities. At this stage there is no detail contained within this white paper as to how the JTA would undertake the licensing function and therefore it is very difficult to be able to answer this question. The Council feel that insufficient research has been undertaken in respect of this proposal and that Welsh Government must produce a far more detailed explanation on how the JTA would work. The Council feel that they would then be in a better position to comment on the proposal. Our overriding concern is the protection of the public, and there is nothing contained within this proposal which suggests that public safety is at the forefront of this proposal.

In addition, Local Authorities have a duty to consider the WG's Framework for Managing the Night Time Economy in Wales. Authorities need to consider the transport need of their local evening and night time economy as part of an integrated approach, which includes the importance of taxis and PHVs. Partnership working between key local agencies such as the Police (including transport Police), licensing and the taxi trade offer the best opportunities for achieving sustainable late-night transport environments that also promote safety. Removal of the duty from Local Authorities would not be beneficial to implementing plans for improving the night time economy as a whole.

The Council would urge the Welsh Government involve the Licensing Expert Panel in considering the evidence for Welsh Government's proposals and to work with them further to ensure any reform of taxi and private hire vehicle legislation is robust, enforceable and improves public safety.

Q34. Do you think that local authorities should continue to have responsibility for taxi and PHV licensing (Option B)? Yes/No? Please explain your answer.

Yes, the Council believe that local authorities should continue to have responsibility for taxi and PHV licensing. Whilst the Council appreciate that the Licensing function requires strengthening as mentioned in option B, it is recognised that licensing at the local level works well. Additional evidence is requested from Welsh Government to justify the contrary to continuing with Local Authority responsibility.

Q35. Please provide any other comments or proposals around responsibility for taxi/PHV licensing that were not covered in the above questions.

The Council believe that the current proposals contained within the White Paper fall far short of the reform that taxi and private hire licensing so desperately requires. The previous set of proposals contained within the Taxi and Private Hire Vehicle

Licensing in Wales [WG31865] would have introduced a robust taxi licensing regime which was fit for the 21st century and afforded local authorities the necessary tools to protect the public, tackle cross border working and introduce more powers for better enforcement. Instead, what is now being proposed is a quick fix and offers nothing more than a sticking plaster solution. The existing legislation is archaic, not fit for purpose and requires fundamental reform with new primary legislation.

A viable alternative however is readily available by considering in more detail adopting the recommendations of the “Ministerial Working Party into Hackney carriage and Private Hire Licensing in England [2018]” which builds on the work undertaken by the Law Commission “Reforming the Law of Taxi and Private Hire Services [2012]”.

These recommendations offer far more than a sticking plaster solution and would modernise the legislative framework, introducing appropriate regulation and giving licensing authorities the necessary enforcement tools to better protect the public. The recommendations, if implemented, would also ensure that inconsistencies between Welsh and English authorities, particularly along the border, are negated.

Q36. We would like to know your views on the effects that the legislative proposals set out in this paper would have on the Welsh language, specifically on opportunities for people to use Welsh and on treating the Welsh language no less favourably than English. What effects do you think there would be? How could positive effects be increased? or negative effects be mitigated?

Welsh Government must have regard to the Welsh Standards as set out by the Welsh Language Commissioner. It is important that applicants are able to apply in their language of choice. Positive effects could be increased by ensuring that signage, etc. is provided in bilingual format on all taxis and taxi ranks.

Q37. Please also explain how you believe the proposals could be formulated or changed so as to have positive effects or increased positive effects on opportunities for people to use the Welsh language and on treating the Welsh language no less favourably than the English language, and no adverse effects on opportunities for people to use the Welsh language and on treating the Welsh language no less favourably than the English language.

See above

Q38. We have asked a number of specific questions. If you have any related issues which we have not specifically addressed, please use this space to report them: Please enter here:

Consideration should be given to the potential for setting of fees and tariff charging. While there is a difference between rural and urban areas, there is merit in standardising fees for licensing, similar to that under the Licensing Act 2003 or Gambling Act 2005. As with national standards, a universal fee may prevent

operators and / or proprietors shopping around and seeking to get licensed in an authority with a lower application fee. Although standardising tariff charging might be more problematic any changes to the regime should include guidance on setting a maximum tariff charge for metered journeys.

While this might not fall within the remit of this review the Council think it is appropriate to consider the driving hours of licensed drivers. A taxi driver is a professional driver and yet sits outside the maximum driving hours linked to other driving professions. The safety of passengers, other road users and the general public should not be put at risk due to drivers' tiredness.

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

ADRODDIAD I:	Pwyllgor Trwyddedu
DYDDIAD:	5 ^{ed} Mawrth 2019
SWYDDOG ARWAIN:	Pennaeth Cynllunio a Diogelu'r Cyhoedd
SWYDDOG CYSWLLT:	Rheolwr Busnes Diogelu'r Cyhoedd licensing@denbighshire.gov.uk 01824 706066
PWNC:	Diweddariad ar Waith yr Isadran Drwyddedu

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

1.1 Hysbysu Aelodau ynglŷn â gwaith Swyddogion Trwyddedu.

2. CRYNODEB GWEITHREDOL

2.1 Mae'r adroddiad hwn yn darparu gwybodaeth am y gwaith sy'n gysylltiedig â swyddogaethau'r Isadran Drwyddedu ac mae'n cynnwys y trwyddedau sy'n cael eu cyhoeddi, cwynion a cheisiadau gwasanaeth a dderbynnir a gweithgareddau eraill sydd wedi'u cwblhau yn ystod 2018.

3. PŴER I WNEUD Y PENDERFYNIAD

3.1 Nid oes penderfyniad i'w wneud.

4. GWYBODAETH GEFNDIR

4.1 Mae'r adroddiad wedi'i rannu'n ddwy brif adran, materion gweithredol a materion rheoli yn bennaf.

5. MATERION A CHANFYDDIADAU – MATERION GWEITHREDOL

5.1 Alcohol ac Adloniant

5.1.1 Derbyniwyd 21 cwyn gan y cyhoedd ynglŷn â mangreoedd trwyddedig. Roedd pymtheg o'r rhain yn gysylltiedig â phroblemau niwsans sŵn. Aed i'r afael â'r cwynion hyn mewn cydweithrediad â Swyddogion Iechyd yr Amgylchedd a chymerwyd camau neu rhoddwyd cyngor priodol yn ôl yr angen.

5.1.2 Roedd cwynion eraill yn ymwneud ag ymddygiad gwrthgymdeithasol cyffredinol – y cafodd rhai ohonynt eu cyflwyno ochr yn ochr â phroblemau sŵn – hyrwyddo diodydd amhriodol, meddwdod ac arferion rheoli gwael. Cymerwyd camau gweithredu priodol neu mae'r mater yn un sy'n parhau.

- 5.1.3 Yn ystod y flwyddyn, derbyniwyd:-
- 18 cais am drwydded mangre newydd
 - 37 cais i drosglwyddo trwydded
 - 5 amrywiad mewn amodau
 - 92 amrywiad o ran Goruchwyliwr Dynodedig Mangre
- 5.1.4 Mae Swyddogion Trwyddedu, ar ôl diweddarau'r gronfa ddata o fangreoedd trwyddedig ar ôl trosglwyddo data o gronfa ddata arall, wedi cyflwyno proses ddiwygiedig ar gyfer delio â thalu ffioedd blynyddol sydd wedi arwain at dalu'r ffioedd perthnasol mewn ffordd amserol. Ni fu hyn heb ei gymhlethdodau a'i broblemau ac mae'r broses yn newid er mwyn parhau i ddarparu gwasanaeth cwsmeriaid da ac effeithlonrwydd.
- 5.1.5 **Cynhaliwyd pum ymweliad ar y cyd i fangreoedd trwyddedig gyda phartneriaid** – Heddlu Gogledd Cymru, Swyddogion Gorfodi Mewnffudo a thimau eraill yn Sir Ddinbych, gan gynnwys Iechyd a Diogelwch, Diogelwch Bwyd a Safonau Masnach.
- 5.1.6 Adolygwyd trwydded dwy fangre, ac mae un yn destun apêl yn awr.
- 5.1.7 Mae Swyddogion Trwyddedu yn cyfarfod yn rheolaidd – o leiaf bob yn ail wythnos – gyda chydweithwyr yn Heddlu Gogledd Cymru er mwyn nodi a mynd i'r afael â materion sy'n datblygu.
- 5.2 Trwyddedau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat.
- 5.2.1 Derbyniwyd 21 o gwynion sy'n gysylltiedig â thacsis yn ystod y flwyddyn, ar faterion a oedd yn cynnwys cerbyd heb drwydded, tacsis yn cyrraedd yn hwyr, cam-drin geiriol a gyrru diofal. Mae camau gweithredu priodol wedi'u cymryd neu maent yn parhau.
- 5.2.2 Bydd aelodau'n cofio cwyn a oedd yn gysylltiedig â gyrrwr yn gwrthod defnyddiwr cadair olwyn fel teithiwr a bod y mater hwnnw wedi'i drafod gan y Pwyllgor hwn. Roedd rhan o'r drafodaeth yn cynnwys cyflwyno cyhoeddi rhestr o gerbydau a oedd yn gallu derbyn cadeiriau olwyn. Mae'r rhestr hon wedi'i chwblhau erbyn hyn ac mae ar gael ar wefan y Cyngor.
- 5.2.3 Ar wahân i'r gwyn uchod, ni dderbyniwyd unrhyw geisiadau pellach gan swyddogion i Aelodau wneud penderfyniad ar addasrwydd gyrrwyr yn ystod 2018, er y bydd Aelodau'n cofio'r pwyllgor yn adolygu adroddiadau swyddogion ar gerbydau newydd i'r fflyd, arddangos hysbysebion ac arwyddluniau a diwygio polisiau.
- 5.2.4 Ac eithrio nifer fach o geisiadau, mae cofnod y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd (DBS) o bob cais newydd ac, os yw'n berthnasol, cais adnewyddu gan yrwyr, yn cael eu cyflwyno ar-lein yn awr. Hefyd, mae gwiriadau cofnod gyrrwyr y DVLA yn cael eu sefydlu a'u gwirio ar-lein. Fel gydag unrhyw system neu broses newydd cafwyd rhai problemau cychwynnol, ond mae'r swyddogion yn hyderus y bydd hyn yn arwain at broses fwy effeithlon yn y dyfodol.

5.2.5 Yn ystod 2018 cyflwynodd y Gymdeithas Llywodraeth Leol gronfa ddata genedlaethol ar gyfer adrodd a rhannu gwybodaeth am yrwyr y mae eu trwydded wedi'i diddymu a'r ymgeiswyr hynny y mae eu ceisiadau wedi'u gwrthod. Mae hyn wedi'i fabwysiadu'n eang ar draws y wlad ac mae swyddogion wedi hysbysu pob un o yrwyr trwyddedig Sir Ddinbych am y gronfa hon. Cynghorir pob ymgeisydd newydd yn briodol.

5.2.6 Cyflwynodd swyddogion becynnau newydd i yrwyr tacsis ar gyfer ceisiadau newydd ac adnewyddu ceisiadau. Roedd hyn yn cynnwys ffurflenni cais wedi'u diweddarau, ac sy'n gliriach, gyda chanllaw cysylltiedig.

5.3 Betio, Hapchwarae a Loteriau

5.3.1 Ni dderbyniwyd unrhyw gwynion a oedd yn gysylltiedig â mangreoedd hapchwarae trwyddedig.

5.3.2 Mae'r Comisiwn Hapchwarae wedi datgan bod yn rhaid adolygu'r polisi Datganiad Hapchwarae bob 3 blynedd o leiaf a'i gyhoeddi erbyn 31^{ain} Ionawr 2019. Bydd aelodau'n cofio i'r ddogfen hon fod yn destun ymgynghoriad ac adolygiad yn 2018 ac mae wedi'i gyhoeddi erbyn hyn.

5.3.3 Mae swyddogion yn adolygu'r rhestrau ar y gronfa ddata o fangreoedd trwyddedig yn awr ar ôl trosglwyddo i'r gronfa ddata newydd. Bydd hyn, yn ogystal â'r broses Mangreoedd Trwyddedig uchod, yn galluogi swyddogion i weithredu proses effeithlon ac amserol ar gyfer talu ffi flynyddol, yn ogystal â chyflwyno gwybodaeth gywir pan fydd angen e.e. ffurflenni blynyddol neu geisiadau Rhyddid Gwybodaeth.

5.3.4 Ni chynhaliwyd unrhyw ymweliadau ar y cyd gyda chynrychiolwyr y Comisiwn Hapchwarae yn ystod y flwyddyn ond mae'r rhain wedi'u trefnu ar gyfer dechrau 2019, ac yn ôl yr angen wedi hynny.

5.3.5 Mae "Llawlyfr Cynghorwyr ar Reoliadau Hapchwarae" y Gymdeithas Llywodraeth Leol wedi'i ddiweddarau yn ystod 2018. Mae'r llawlyfr yn cynnig offer ac anodd defnyddiol i aelodau etholedig a swyddogion ar gael yn:

https://www.local.gov.uk/sites/default/files/documents/10.18%20Gambling%20regulation%20councillor%20handbook_v06_WEB_1.pdf.

5.4 Masnachu ar y Stryd

5.4.1 Ni dderbyniwyd unrhyw gwynion mewn cysylltiad â masnachu ar y stryd.

5.4.2 Cynghorir yr aelodau y bydd yr arfer cyfredol ar gyfer unrhyw geisiadau newydd yn parhau mewn grym hyd nes y bydd polisi wedi'i benderfynu a'i gymeradwyo drwy'r pwyllgor hwn. Bydd y polisi hwn yn cael ei lunio a'i gyflwyno gan swyddogion maes o law.

5.5 Casgliadau Elusennol

5.5.1 Ni dderbyniwyd unrhyw gwynion mewn cysylltiad â chasgliadau elusennol.

5.6 Metel Sgrap

5.6.1 Derbyniwyd un gŵyn am fetel sgrap, mewn cysylltiad â masnachwr anhrwyddedig ac mae'n parhau heb ei ddatrys.

5.7 Ceisiadau Gwasanaeth / Rhyddid Gwybodaeth

5.7.1 Yn ystod y flwyddyn:

- Cofnodwyd 12 cais gwasanaeth ar draws yr amrediad o swyddogaethau sy'n cael eu cyflawni gan y Tîm Trwyddedu lle derbyniwyd cais a rhoddwyd cais gwybodaeth neu gyngor ac yn y blaen,
- Derbyniwyd 11 cais Rhyddid Gwybodaeth a oedd yn ymwneud â materion amrywiol, a rhoddwyd ymateb priodol.

5.8 Canlyniadau cyffredinol baich gwaith

5.8.1 Mae newid ein cronfa ddata cyn 2018 wedi cael effaith ar gofnodi data, yn benodol sut y mae gweithgareddau'n cael eu cofnodi. Mae swyddogion trwyddedu yn gwella eu dealltwriaeth a disgwylir i brosesau cofnodi ddod yn haws ac yn fwy amserol. Mae'r data presennol yn dangos:

- 121 o archwiliadau, o gerbydau a mangreuedd trwyddedig yn bennaf,
- 548 o gamau gweithredu. Pwysleisiodd y swyddogion nad oedd y camau gweithredu wedi'u cysylltu ag archwiliadau o reidrwydd, ond eu bod yn cynnwys rhyngweithiadau eraill gyda busnesau a'r cyhoedd, e.e. galwadau ffôn, llythyrau, hysbysiadau ac yn y blaen.

5.9 Perfformiad y Tîm Trwyddedu

5.9.1 Er na allwn gyflwyno gwybodaeth ar hyn o bryd am yr amserlenni ar gyfer prosesu ceisiadau, rydym yn gweithio ar benderfyniad ar gyfer hyn.

5.10 Cyfathrebu

5.10.1 Mae Swyddogion Trwyddedu yn parhau i gyhoeddi cylchlythyrau rheolaidd.

5.10.2 Cyfranogiad y cyfryngau mewn negeseuon ar hyrwyddo menter #timeforhomerhyl tacsis diogel a negeseuon cyffredin drwy'r wythnos drwyddedu genedlaethol.

5.10.3 Mae cyfrifon wedi'u sefydlu'n ddiweddar yn y cyfryngau cymdeithasol a rhagwelir y bydd negeseuon a diweddariadau'n cael eu rhannu drwy'r llwyfannau hyn.

6. **MATERION RHEOLI**

6.1 Polisiau

6.1.1 Cafodd nifer o bolisiâu eu diwygio yn ystod 2018 ac mae'r gwaith hwn yn parhau. Mae swyddogion wedi llunio blaenraglen waith ddiwygiedig a byddant yn parhau i hysbysu Aelodau ym mhob gwrandawriad pwyllgor.

6.2 Ffioedd

6.2.1 Er bod tabl o daliadau diwygiedig a chyfredol wedi'i gyflwyno yn 2018 ar gyfer cerbydau hacni ("y tariff"), ni chyflwynwyd cynnydd i'r ffioedd trwyddedu. Fodd bynnag, rhagwelir y bydd ffioedd anstatudol yn cael eu hadolygu yn ystod Mawrth / Ebrill ac yn cael eu cyflwyno i'r Aelodau eu hystyried wedi hynny.

6.3 Cwynion yn erbyn y gwasanaeth

6.3.1 Ni dderbyniwyd unrhyw gwynion yn erbyn y gwasanaeth er y derbyniwyd dau ymholiad am y cylch gwaith Trwyddedu – un mewn cysylltiad â thrwydded casgliadau stryd a'r llall mewn cysylltiad â neges datganiadau i'r wasg cyffredinol. Mae'r ddau fater wedi'u datrys yn awr.

6.4 Ystyriaethau Baich Gwaith Ychwanegol yn y Dyfodol

6.4.1 Mae Deddf Iechyd y Cyhoedd (Isafbris am Alcohol) (Cymru) 2018 yn cyflwyno isafbris am alcohol a gallai effeithio ar argaeledd alcohol rhad o archfarchnadoedd a siopau diodydd trwyddedig. Disgwylir gwybodaeth bellach am hyn yn ystod y flwyddyn.

6.4.2 Mae ymgynghoriad Llywodraeth Cymru ar "Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus" yn adolygiad arwyddocaol o drafnidiaeth teithwyr yng Nghymru, sy'n cynnwys cynigion i newid trwyddedau tacsis a cherbydau hurio preifat. Ymhlith y cynigion mae trosglwyddo swyddogaethau i un awdurdod ar gyfer Cymru gyfan, safoni gofynion, dulliau rhannu gwybodaeth gwell a phwerau gorfodi gwell. Daw'r ymgynghoriad i ben ar 27^{ain} Mawrth 2019 a rhagwelir y bydd Sir Ddinbych yn ymateb.

6.4.3 Archwiliadau ar fynediad pobl ifanc dan oed i beiriannau hapchwarae â chyfyngiadau oedran yn dilyn adroddiad am gyfradd methiannau sylweddol yn Lloegr.

6.4.4 Datblygu cronfa ddata ymhellach a fyddai'n caniatáu ceisiadau a chofrestrfeydd cyhoeddus ar-lein.

6.4.5 Mae swyddogion yn trefnu digwyddiad hyfforddiant i aelodau'r Pwyllgor Trwyddedu. Bydd gwybodaeth yn cael ei darparu cyn gynted ag y bydd y manylion wedi'u cadarnhau.

7. **ARGYMHELLION**

7.1 Bod y pwyllgor yn –

- a) nodi'r adroddiad gweithgarwch ar gyfer y flwyddyn hon,
- b) nodi ac yn rhoi sylwadau ar gynnwys yr adroddiad hwn.

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

ADRODDIAD I'R:	Pwyllgor Trwyddedu
DYDDIAD:	5 Mawrth 2019
SWYDDOG ARWEINIOL:	Pennaeth Cynllunio a Gwarchod y Cyhoedd
SWYDDOG CYSWLLT:	Rheolwr Busnes Gwarchod y Cyhoedd trwyddedu@sirddinbych.gov.uk 01824 706433
TESTUN:	Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol 2019/20

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

- 1.2 Darparu Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol arfaethedig ar gyfer 2019/20 i'r Aelodau.

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 GEFNDIROL

- 3.1 Bydd yr Aelodau'n ymwybodol iddynt gymeradwyo Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol 12 mis o hyd yn un o gyfarfodydd blaenorol y Pwyllgor Trwyddedu ym mis Rhagfyr 2018.

3.2

Wrth ddrafftio'r Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol, mae Swyddogion wedi ystyried y polisiau sy'n berthnasol i'r Pwyllgor Trwyddedu a dyddiadau adolygu'r polisiau hynny ynghyd ag unrhyw newid deddfwriaethol posibl a gynigir gan lywodraeth ganolog.

4.

ARGYMHELLION

4.1

Bod yr Aelodau yn cymeradwyo'r Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol arfaethedig, fel y nodwyd yn yr Atodiad.

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

Pwyllgor Trwyddedu

Rhaglen Waith 2019/20

Dyddiad y Pwyllgor	Adroddiad	Sylw
Mehefin 2019	Polisi Euogfarnau Cerbydau Hacni a Hurio Preifat	Cymeradwyo
Medi 2019	Polisi Casglu ar y Stryd	Cymeradwyo
	Polisi Drws i Ddrws	Cymeradwyo
Rhagfyr 2019	Polisi/Amodau Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat	Adolygu
Mawrth 2020	Polisi/Amodau Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat	Cymeradwyo
	Polisi Dosbarthiad Ffilm	Cymeradwyo

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag