

At: Aelodau'r Pwyllgor Trwyddedu

Dyddiad: 16 Mehefin 2022

Rhif Union: 01824 712568

ebost: democrataidd@sirddinbych.gov.uk

Annwyl Gyngorydd

Fe'ch gwahoddir i fynychu cyfarfod y **PWYLLGOR TRWYDDEDU, DYDD MERCHER, 22 MEHEFIN 2022** am **9.30 am** yn **SIAMBR Y CYNGOR, NEUADD Y SIR, RHUTHUN A THRWY GYNHADLEDD FIDEO.**

Yn gywir iawn

G Williams
Pennaeth Gwasanaethau Cyfreithiol a Democrataidd

AGENDA

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

1 YMDDIHEURIADAU

2 PENODI CADEIRYDD

Penodi Cadeirydd y Pwyllgor Trwyddedu am y flwyddyn i ddod.

3 PENODI IS-GADEIRYDD

Penodi Is-Gadeirydd y Pwyllgor Trwyddedu am y flwyddyn i ddod.

4 DATGANIADAU O FUDDIANT

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

5 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 dan Adran 100B(4) Deddf Llywodraeth Leol 1972

6 COFNODION Y CYFARFOD DIWETHAF (Tudalennau 9 - 14)

Derbyn cofnodion y Pwyllgor Trwyddedu a gynhaliwyd ar 2 Mawrth 2022 (copi ynghlwm).

7 NEWIDIADAU ARFAETHEDIG I DABL FFIOEDD CERBYDAU HACNI (Tudalennau 15 - 40)

Ystyried adroddiad gan y Pennaeth Cynllunio, Gwarchod y Cyhoedd a Gwasanaethau Cefn Gwlad (copi ynghlwm) yn ceisio adolygiad pellach y Pwyllgor o'r ffioedd tariff cyfredol ar gyfer cerbydau hacni (tacsis) yn dilyn yr ymgynghoriad ar y ffioedd tariff arfaethedig.

8 Y WYBODAETH DDIWEDDARAF AR WAITH YR ADAIN DRWYDDEDU YN 2021/22 (Tudalennau 41 - 46)

Ystyried adroddiad gan y Pennaeth Cynllunio, Gwarchod y Cyhoedd a Gwasanaethau Cefn Gwlad (copi ynghlwm) ar waith yr Adain Drwyddedu yn 2021/22.

9 RHAGLEN GWAITH I'R DYFODOL Y PWYLLGOR TRWYDDEDU AR GYFER 2022 (Tudalennau 47 - 52)

Ystyried adroddiad gan y Pennaeth Cynllunio, Gwarchod y Cyhoedd a Gwasanaethau Cefn Gwlad (copi ynghlwm), ar flaenoriaethau'r Adain Drwyddedu ynghyd â'r rhaglen gwaith i'r dyfodol ddiwygiedig a'r wybodaeth ddiweddaraf ar eitemau a aildefnwyd.

RHAN 2 - MATERION CYFRINACHOL

Argymhellir, yn unol ag Adran 100A (4) Deddf Llywodraeth Leol 1972, bod y wasg a'r cyhoedd yn cael eu gwahardd o'r cyfarfod tra bod yr eitem ganlynol yn cael ei hystyried oherwydd y tebygolrwydd o ddatgelu gwybodaeth eithriedig fel y'i diffinnir ym mharagraffau 12 ac 13 Rhan 4 Atodlen 12A y Ddeddf.

10 CAIS AM DRWYDDED I YRRU CERBYD HACNI A CHERBYDAU HURIO PREIFAT - RHIF YMGEISYDD 557452 (Tudalennau 53 - 84)

Ystyried adroddiad cyfrinachol gan y Pennaeth Cynllunio, Gwarchod y Cyhoedd a Gwasanaethau Cefn Gwlad (copi ynghlwm) yn gofyn i aelodau benderfynu ar gais i yrru cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat gan Ymgeisydd Rhif 554278.

10.45 am

AELODAETH

Y Cynghorwyr

Joan Butterfield

Delyth Jones

Gwyneth Ellis
Bobby Feeley
Martyn Hogg
Hugh Irving
Alan James

Paul Keddie
Win Mullen-James
Andrea Tomlin
Michelle Walker

COPIAU I'R:

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

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

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

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

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

DEDDF LLYWODRAETH LEOL 2000

Cod Ymddygiad Aelodau

DATGELU A CHOFRESTRU BUDDIANNAU

Rwyf i,
(enw)

*Aelod /Aelod cyfetholedig o
(*dileuer un)

Cyngor Sir Ddinbych

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

Dyddiad Datgelu:

Pwyllgor (nodwch):

Agenda eitem

Pwnc:

Natur y Buddiant:

(Gweler y nodyn isod)*

Llofnod

Dyddiad

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

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

PWYLLGOR TRWYDDEDU

Cofnodion cyfarfod y Pwyllgor Trwyddedu a gynhaliwyd drwy gynhadledd fideo ddydd Mercher, 2 Mawrth 2022 am 9.30 am.

YN BRESENNOL

Y Cynghorwyr Joan Butterfield, Gwyneth Ellis, Brian Jones (yr Is-gadeirydd yn Cadeirio), Barry Mellor, Merfyn Parry, Arwel Roberts, Peter Scott a Huw Williams

HEFYD YN BRESENNOL

Cyfreithiwr – Arweinydd Tîm – Lleoedd (TD), Rheolwr Busnes Gwarchod y Cyhoedd (IM), Uwch Swyddog Trwyddedu (NJ), Swyddog Gorfodi (Trwyddedu) (KB), Swyddog Cyfreithiol (SR) a Swyddogion Pwyllgor (KEJ & SJ [Gweddarlledwr])

PWYNT I'W NODI

Yn absenoldeb y Cadeirydd, y Cynghorydd Hugh Irving, gwnaeth yr Is-gadeirydd, y Cynghorydd Brian Jones, gadeirio'r cyfarfod hwn.

1 YMDDIHEURIADAU

Y Cynghorwyr Hugh Irving (Cadeirydd), Melvyn Mile a Pete Prendergast

2 DATGANIADAU O GYSYLLTIAD

Datganodd y Cynghorydd Huw Williams gysylltiad personol yn eitem rhif 7 ar y rhaglen gan fod yr ymgeisydd a/neu ei bartner wedi casglu ei fab o'r ysgol rai blynyddoedd yn ôl.

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 8 Rhagfyr 2021.

PENDERFYNWYD derbyn a chadarnhau bod cofnodion y cyfarfod a gynhaliwyd ar 8 Rhagfyr 2021 yn gofnod cywir.

[Fe wnaeth y Cynghorydd Joan Butterfield ymatal rhag pleidleisio ar yr eitem hon gan nad oedd yn bresennol yn y cyfarfod y sonnir amdano uchod.]

5 NEWIDIADAU ARFAETHEDIG I DABL FFIOEDD CERBYDAU HACNI

Cyflwynodd y Rheolwr Busnes Gwarchod y Cyhoedd adroddiad (a ddisbarthwyd ymlaen llaw) yn gofyn i aelodau adolygu'r ffioedd presennol ar gyfer cerbydau hacni (tacsis). Cafodd y tabl ffioedd ei ddiwygio'r tro diwethaf yn 2018.

Yn dilyn cais gan nifer o yrwyr trwyddedig i adolygu'r ffioedd presennol, roedd swyddogion wedi gwerthuso dau gynnig a roddwyd gerbron gan yrwyr trwyddedig, ynghyd ag ychwanegiad i gynnig 2 a amlinellwyd yn yr adroddiad ochr yn ochr â'r ffioedd presennol, er mwyn cymharu a bod yn dryloyw. Cyfeiriwyd hefyd at sefyllfa bresennol yr awdurdod yn "nhabl y gynghrair" o ffioedd tacsis, o'i gymharu â'r cynnig a oedd yn gyfystyr â chynnydd o 7% yn y costau ar gyfer taith dwy filltir o hyd. Roedd Cyngor Bwrdeistref Sirol Conwy wedi adolygu eu ffioedd yn ddiweddar ac roedden nhw'n cyd-fynd yn fras â'r cynnig a roddwyd gerbron yr awdurdod. Rhoddwyd manylion am y broses o lunio penderfyniadau, yn cynnwys ymgynghoriad cyhoeddus ar y ffioedd a ffefrir, a byddai unrhyw wrthwynebiad a geir yn cael ei gyfeirio'n ôl at y Pwyllgor.

Cafodd yr Aelodau drafodaeth am yr adroddiad a mynegwyd cefnogaeth gyffredinol i gynnig 2 gyda'r ychwanegiad, gan gofio'r costau cynyddol sy'n wynebu'r diwydiant tacsis o ran tanwydd a chynnal a chadw cerbydau, a sicrhau bod cwmnïau tacsis'n dal i fod yn gost effeithiol ac yn hyfyw yn yr hinsawdd sydd ohoni. Teimlwyd hefyd y byddai'r ychwanegiad yn denu digon o yrwyr er mwyn cwrdd â'r galw gan gwsmeriaid dros y penwythnos. Wedi dweud hyn, roedd aelodau hefyd yn cydnabod yr effaith ar ddefnyddwyr tacsis yn yr hinsawdd ariannol sydd ohoni ac roedden nhw'n cefnogi'r ymgynghoriad ynghylch y cynnydd arfaethedig mewn ffioedd er mwyn canfod barn y cyhoedd a'r diwydiant tacsis yn ehangach cyn y gwneir penderfyniad terfynol. Nodwyd mai'r tabl ffioedd a osodir gan y Cyngor yw'r ffioedd mwyaf a ganiateir a gellir cytuno ar ffi ratach gyda'r cwsmer. Yn olaf, soniwyd bod angen edrych ar ddefnyddio cerbydau trydan wrth feddwl am y dyfodol, pan fydd yr isadeiledd yn ei le, ac roedd y Cadeirydd yn hyderus y gwelir datblygiadau gyda'r uchelgais honno yn ystod tymor nesaf y Cyngor.

PENDERFYNWYD bod aelodau yn –

- (a) *awdurdodi swyddogion i fwrw ymlaen â'r ymgynghoriad ynghylch cynnig 2 ym mharagraff 4.2 yr adroddiad, ynghyd â'r ychwanegiad ym mharagraff 4.3 yr adroddiad;*
- (b) *rhoi cyfarwyddyd i swyddogion baratoi adroddiad ar gyfer cyfarfod nesaf y Pwyllgor Trwyddedu rhag ofn y derbynnir unrhyw wrthwynebiad i'r ymgynghoriad;*
- (c) *rhoi cyfarwyddyd i swyddogion gyhoeddi'r hysbysiad cyhoeddus angenrheidiol os na dderbynnir unrhyw wrthwynebiad i'r ymgynghoriad, a rhoi'r ffioedd ar waith ar ôl y cyfnod statudol os na dderbynnir rhagor o wrthwynebiad wedi hynny, a*
- (ch) *rhoi cyfarwyddyd i swyddogion baratoi adroddiad ar gyfer cyfarfod nesaf y Pwyllgor Trwyddedu os derbynnir unrhyw wrthwynebiad ar ôl yr hysbysiad statudol.*

6 RHAGLEN GWAITH I'R DYFODOL Y PWYLLGOR TRWYDDEDU AR GYFER 2022

Cyflwynodd yr Uwch Swyddog Trwyddedu adroddiad (a ddsbarthwyd ymlaen llaw) am flaenoriaethau'r Adain Drwyddedu ynghyd â'r wybodaeth ddiweddaraf am eitemau a aildrefnwyd a'r rhaglen gwaith i'r dyfodol ddiwygiedig a gynigiwyd ar gyfer 2022.

Roedd blaenoriaethau'r Adain Drwyddedu yn adlewyrchu'r ddyletswydd a roddir ar yr awdurdod mewn perthynas â'i gyfrifoldebau ar gyfer y swyddogaeth drwyddedu a dulliau rheoleiddio, rheoli a gorfodi deiliad trwydded mewn ffordd effeithiol, ynghyd ag ymroddiad yr awdurdod i sicrhau cymunedau mwy diogel a datblygu'r economi. Yn sgil blaenoriaethau annisgwyl, diwygiwyd y rhaglen gwaith i'r dyfodol a gafodd ei chymeradwyo eisoes, cafodd eitemau eu haildrefnu a chyflwynwyd rhaglen waith ddiwygiedig i'w hystyried.

Rhodddwyd y wybodaeth ddiweddaraf i'r aelodau ar yr eitemau hynny a fydd yn cael eu dwyn ymlaen i gyfarfod y Pwyllgor ym mis Mawrth, yn ymwneud â'r materion canlynol -

- Adolygu Datganiad o Bolisi Trwyddedu Cerbyd Hacni/Hurio Preifat
- Adolygu Datganiad o Egwyddorion - Deddf Gamblo 2005
- Adolygu'r Polisi Masnachu ar y Stryd
- Datganiad o Bolisi Trwyddedu – Deddf Trwyddedu 2003
- Adolygu Ffioedd a Thaliadau

Nododd yr Aelodau y wybodaeth ddiweddaraf a'r newidiadau arfaethedig i'r rhaglen gwaith i'r dyfodol a fydd yn cael ei datblygu yn nhymor newydd y Cyngor.

PENDERFYNWYD –

- (a) *nodi cynnwys yr adroddiad, a*
- (b) *chymeradwyo'r rhaglen gwaith i'r dyfodol ddiwygiedig ar gyfer 2022 fel y manylir amdani yn atodiad yr adroddiad.*

GWAHARDD Y WASG A'R CYHOEDD

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

[Ar y pwynt hwn (10.05 am) cymerodd y pwyllgor egwyl fer.]

7 CAIS AM DRWYDDED I YRRU CERBYD HACNI A CHERBYDAU HURIO PREIFAT - RHIF YMGEISYDD 557452

Cyflwynwyd adroddiad cyfrinachol gan y Pennaeth Cynllunio, Gwarchod y Cyhoedd a Gwasanaethau Cefn Gwlad (a ddsbarthwyd ymlaen llaw) ynghylch –

- (i) derbyn cais gan Ymgeisydd Rhif 557452 am drwydded i yrru cerbyd hacni a cherbydau hurio preifat;
- (ii) bod swyddogion wedi atgyfeirio'r cais at y Pwyllgor Trwyddedu i benderfynu yn ei gyloch oherwydd amgylchiadau penodol yr achos;
- (iii) cafodd trwydded yr Ymgeisydd i yrru cerbyd hacni a cherbydau hurio preifat ei dirymu ym Mai 2021 yn dilyn cyfres o gollfarnau am oryrru (yn y cyfnod rhwng Chwefror 2018 a Medi 2020) ac o ganlyniad cafodd ei wahardd rhag gyrru am gyfnod o chwe mis yn sgil y drefn adio pwyntiau cosb (TT99);
- (iv) rhagor o wybodaeth yn ymwneud â'r achos, yn cynnwys y cais ynghyd â'r adroddiad yn sôn am y gwaharddiad a geirdaon ar sail cymeriad a gyflwynwyd gan yr Ymgeisydd ac a ddisbarthwyd fel ychwanegiad i'r rhaglen;
- (v) nad oedd swyddogion wedi cwblhau'r holl wiriadau angenrheidiol sy'n gysylltiedig â chais y gyrrwr trwyddedig;
- (vi) polisi'r Cyngor mewn perthynas ag addasrwydd ymgeiswyr, a
- (vii) bod yr Ymgeisydd wedi ei wahodd i fynychu'r cyfarfod i gefnogi ei gais ac i ateb cwestiynau'r aelodau wedi hynny.

Cadarnhaodd yr Ymgeisydd ei fod wedi derbyn yr adroddiad a gweithdrefnau'r pwyllgor.

Cyflwynodd y Rheolwr Busnes Gwarchod y Cyhoedd yr adroddiad a ffeithiau'r achos.

Esboniodd yr Ymgeisydd ei fod wedi derbyn y collfarnau goryrru tra roedd yn gyrru beic modur ac, yn sgil y collfarnau hynny, roedd wedi rhoi'r gorau i'r hobi hwnnw a gwerthu'r beic modur. Mynegodd yr Ymgeisydd edifeirwch am y troseddau goryrru a rhoddodd sicrwydd ynghylch ei ymddygiad pan yn gyrru. Ychwanegodd yr Ymgeisydd fod ganddo drwydded cerbyd hacni a cherbydau hurio preifat am bymtheg mlynedd cyn hynny heb unrhyw broblem a'i fod wedi rhedeg ei fusnes ei hun dros yr wyth mlynedd diwethaf heb unrhyw broblem. Wrth ymateb i gwestiynau aelodau, cadarnhaodd yr Ymgeisydd fod pob trosedd goryrru wedi digwydd pan oedd yn gyrru beic modur ac nad oedd unrhyw drosedd goryrru wedi digwydd pan oedd yn gyrru tacsî, gan ychwanegu bod ei ymddygiad wrth yrru tacsî wedi bod yn rhagorol bob amser. Yn ei ddatganiad terfynol, ymddiheurodd yr Ymgeisydd am ei weithredoedd a diolchodd i'r aelodau am ystyried ei gais.

Oedodd y Pwyllgor er mwyn ystyried y cais a -

PENDERFYNWYD, yn amodol ar sicrhau bod pob gwiriad angenrheidiol arall sy'n gysylltiedig â chais gyrrwr trwyddedig yn foddhaol, y dylid caniatáu'r cais am drwydded yrru cerbyd hacni a cherbydau hurio preifat gan Ymgeisydd Rhif 557452.

Roedd yr aelodau wedi ystyried amgylchiadau penodol yr achos yn ofalus, fel yr oeddent i'w gweld yn yr adroddiad, ynghyd â chyflwyniadau'r Ymgeisydd, atebion i gwestiynau, a'r geiradaon ar sail cymeriad a ddarparwyd. Roedd yr aelodau hefyd wedi ystyried yr adrannau perthnasol yn Natganiad Polisi'r Cyngor ynghylch addasrwydd ymgeiswyr a deiliaid trwydded ym myd masnach cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat.

Yn benodol, fe ystyriodd y Pwyllgor adran 4.22 y polisi, lle nodir os bydd gan berson fwy nag un gollfarn, y byddai hynny'n codi cwestiynau difrifol am eu diogelwch a pha mor addas ydyn nhw, ac unwaith y gwelir patrwm neu duedd i aildroseddu, ni chaiff trwydded ei rhoi na'i hadnewyddu. Yn yr achos hwn, mae'r patrwm o ymddygiad troseddol yn ymwneud â chyfres o gollfarnau goryrru a gafwyd gan yr Ymgeisydd ac a arweiniodd at waharddiad gyrru am chwe mis o dan y drefn adio pwyntiau cosb. O ran hynny, derbyniodd y Pwyllgor esboniad yr Ymgeisydd ei fod wedi cael y collfarnau goryrru wrth yrru beic modur yn unig, drwy weithgareddau hamdden, ac nid mewn perthynas â busnes yr Ymgeisydd nac mewn cyd-destun proffesiynol fel gyrrwr trwyddedig.

Gan gofio'r ddarpariaeth uchod yn y polisi, fe wnaeth y Pwyllgor yna ystyried adran 3.19 yn yr un polisi, a oedd yn datgan na ddylid ond gwyro oddi wrth ddarpariaeth yn y polisi mewn amgylchiadau eithriadol ac am resymau cyfiawn.

Credai'r Aelodau fod yr Ymgeisydd yn gredadwy ac yn ddiffuant yn ei gyflwyniad i'r Pwyllgor ac wrth ymateb i gwestiynau, ac ar ôl derbyn esboniad yr Ymgeisydd am yr ymddygiad troseddol, a chan ystyried fod gan yr Ymgeisydd drwydded lân fel gyrrwr trwyddedig cyn hynny, a'r geiradaon ar sail cymeriad a ddarparwyd, roedd y Pwyllgor yn fodlon fod yr Ymgeisydd yn berson addas a phriodol i gael trwydded. Daeth y Pwyllgor i'r casgliad felly fod yna amgylchiadau eithriadol a rhesymau cyfiawn, sef bod y collfarnau goryrru a gafodd yr Ymgeisydd yn ymwneud â beicio modur yn unig ac nad oedd yn gysylltiedig â'i fusnes na phan roedd yn gyrru yn ei waith fel gyrrwr trwyddedig, dan adran 3.19 y polisi, i wyro oddi wrth y ddarpariaeth yn adran 4.22 a chaniatáu'r cais.

Cafodd penderfyniad a rhesymau'r Pwyllgor felly eu cyfleu i'r Ymgeisydd.

8 CAIS AM DRWYDDED I YRRU CERBYD HACNI A CHERBYDAU HURIO PREIFAT - RHIF YMGEISYDD 554278

Cyflwynwyd adroddiad cyfrinachol gan y Pennaeth Cynllunio, Gwarchod y Cyhoedd a Gwasanaethau Cefn Gwlad (a ddosbarthwyd ymlaen llaw) yn gofyn am benderfyniad ynghylch cais i yrru cerbyd hacni a cherbydau hurio preifat gan Ymgeisydd Rhif 554278. Rhoddwyd gwybod i'r swyddogion y bore hwnnw gan gynrychiolydd yr Ymgeisydd fod yr Ymgeisydd wedi gorfod mynd i'r ysbyty ac felly na allai fynychu'r cyfarfod. Nid oedd yn eglur a oedd yr Ymgeisydd yn dymuno parhau â'i gais neu beidio. O ganlyniad, gofynnodd cynrychiolydd yr Ymgeisydd a ellid gohirio'r achos er mwyn canfod bwriad yr Ymgeisydd mewn perthynas â'r cais.

Amlinellodd y Cyngorwr Cyfreithiol y dewisiadau a oedd ar gael i'r Pwyllgor sef naill ai gohirio'r mater at amser arall, neu fwrw ymlaen i benderfynu ynghylch y cais

yn absenoldeb yr Ymgeisydd. Gan gofio'r amgylchiadau yn yr achos hwn, ac er tegwch, rhoddwyd cyngor cyfreithiol y dylai'r aelodau ohirio'r penderfyniad.

Ar ôl ystyried y cais i ohirio, ynghyd â'r cyngor cyfreithiol a roddwyd, ac ar ôl cynnal pleidlais, wedi hynny -

PENDERFYNWYD y dylid gohirio ystyried y cais am drwydded i yrru cerbyd hacni a cherbydau hurio preifat gan Ymgeisydd Rhif 554278 tan y cyfarfod nesaf a drefnir gan y Pwyllgor Trwyddedu.

Cyn cloi'r cyfarfod, ac yn absenoldeb Cadeirydd y Pwyllgor Trwyddedu, y Cynghorydd Hugh Irving, ac ar ei ran, diolchodd yr Is-gadeirydd, y Cynghorydd Brian Jones, i'r aelodau am eu gwaith caled a'u gwasanaeth ar y Pwyllgor. Diolchwyd hefyd i'r swyddogion trwyddedu a'r swyddogion cymorth. Cyfeiriwyd yn arbennig at Gynghorwr Cyfreithiol y Pwyllgor a oedd yn mynychu ei gyfarfod olaf o'r Pwyllgor Trwyddedu, gan ddymuno'n dda iawn iddo yn y dyfodol.

Daeth y cyfarfod i ben am 11.00 am.

ADRODDIAD I'R:	Pwyllgor Trwyddedu
DYDDIAD:	22 Mehefin 2022
SWYDDOG ARWEINIOL:	Pennaeth Cynllunio, Gwarchod y Cyhoedd a Gwasanaethau Cefn Gwlad
SWYDDOG CYSWLLT:	Rheolwr Busnes Gwarchod y Cyhoedd trwyddedu@sirddinbych.gov.uk 01824 706066
PWNC:	Newidiadau Arfaethedig i Dabl Ffioedd a Phrisiau Cerbydau Hacni

1.0 DIBEN YR ADRODDIAD

1.1 Adolygu'r prisiau tariff cyfredol ar gyfer cerbydau hacni (taxis).

2.0 CRYNODEB GWEITHREDOL

2.1 Yn dilyn cais gan nifer o yrwyr trwyddedig i adolygu'r prisiau tariff cyfredol, mae swyddogion wedi drafftio cynigion i ymgynghori arnyn nhw.

3.0 PŴER I WNEUD Y PENDERFYNIAD

3.1 Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

4.0 GWYBODAETH GEFNDIR

4.1 Mae Adran 65 Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 ("y Ddeddf") yn caniatáu i'r Cyngor osod cyfraddau neu ffioedd o fewn y sir mewn perthynas â llogi cerbyd.

4.2 Ystyriodd yr Aelodau adroddiad yng nghyfarfod diwethaf y Pwyllgor Trwyddedu a phenderfynwyd y dylai Swyddogion ymgynghori ar y cynigion y cytunwyd arnynt ac adrodd yn ôl i'r Pwyllgor Trwyddedu os oedd gwrthwynebiadau.

4.3 Yn dilyn penderfyniad dirprwyedig gan yr Aelod Arweiniol, cyhoeddodd y swyddogion yr hysbysiad statudol yn y wasg leol, fel y mae yn Atodiad A.

4.4 O ganlyniad i'r atodiad hwnnw, cyflwynwyd pedwar ar ddeg o wrthwynebiadau o fewn y cyfnod angenrheidiol o 14 diwrnod. Mae crynodeb o'r gwrthwynebiadau hynny wedi'i olygu ac ar gael yn Atodiad B.

- 4.5 Dywedodd y swyddogion wrth bob gyrrwr trwyddedig na fyddai'r newid arfaethedig i'r tariff yn cael ei wneud nes byddai'r Aelodau wedi ystyried y gwrthwynebiadau. O ganlyniad, derbyniwyd nifer o sylwadau yn cefnogi'r newidiadau arfaethedig i'r tariff ac mae'r rhain wedi'u hatodi fel Atodiad C. Cafwyd dwy ddeiseb hefyd, wedi'u llofnodi gan 38 o yrwyr trwyddedig.
- 4.6 Mae'r tariff arfaethedig wedi'i atodi yn Atodiad D ac mae'r newidiadau sy'n cael eu cynnig wedi'u hamlygu.

5.0 YSTYRIAETHAU

- 5.1 Cafodd y "tabl ffioedd" ei newid ddiwethaf yn 2018.
- 5.2 Mae'r prisiau am bellter yn cael eu defnyddio i greu "tabl cynghrair" o brisiau tacsï ledled y DU, sy'n cael ei greu gan y *Private Hire and Taxi Monthly*. Ar sail y prisiau cyfredol (£5.60), mae Sir Ddinbych yn rhif 268 o gyfanswm o 359 o Awdurdodau Lleol ledled y DU; rhif 13 o 22 yng Nghymru a rhif 5 o 6 yng Ngogledd Cymru (Mai 2022). Efallai y bydd yr Aelodau'n dymuno nodi y bydd y cynnig hwn yn rhoi Sir Ddinbych yn y 7^{fed} safle uchaf yng Nghymru ac, ar y cyd â Gwynedd, yr 2^{il} uchaf yng Ngogledd Cymru, gyda'r un daith yn costio £6.00. Conwy sydd â'r pris uchaf yn y rhanbarth ar ôl newid eu prisiau yn ddiweddar, sef £6.60.
- 5.3 Mae'r cymariaethau'n seiliedig ar daith o ddwy filltir ar y tariff arferol ("Tariff 1") ac nid yw'n cynnwys unrhyw ychwanegion. Safle "1" yw'r drutaf.
- 5.4 Mae'r cynigion yn golygu cynnydd o 7% am daith o ddwy filltir, er bod y ganran hon yn cynyddu wrth deithio ymhellach.
- 5.5 Bydd yr Aelodau'n dymuno ystyried barn gwrthwynebwyr a chefnogwyr i'r cynnig wrth benderfynu a oes angen newid y tariff ac, yn benodol, efallai y byddent yn ystyried agweddau fel:
- Amseriad tariff 2
 - Y diwrnodau lle mae tariff 2 yn cael ei ddefnyddio
 - A yw'r gyfradd fesul milltir yn fesur priodol am bellter ychwanegol? A yw fesul hanner milltir yn well?
- 5.6 Ar ôl ystyried y gwrthwynebiadau, mae'n rhaid i'r Cyngor osod dyddiad cyflwyno i'r tariff, gyda neu heb unrhyw newidiadau, ac mae'n rhaid i'r dyddiad hwn fod o fewn dau fis i'r dyddiad sydd wedi'i nodi yn yr hysbysiad y cyfeirir ato ym mharagraff 4.3. Er eglurder, dyddiad cyflwyno'r hysbysiad cyhoeddus oedd 11 Mai 2022 ac felly ni all y dyddiad cyflwyno fod y tu hwnt i 10 Gorffennaf 2022.

5.7 Dylai'r Aelodau nodi, er bod y Cyngor yn gosod y tabl prisiau, y gall perchennog cerbyd hacni godi llai o bris ar gwsmer; y pris sydd wedi'i osod yw'r uchafswm a ganiateir.

6.0 ARGYMHELLIAD

6.1 Bod yr Aelodau'n ystyried yr holl sylwadau a dderbyniwyd, o blaid ac yn erbyn y cynigion ac yna'n penderfynu un ai:

- Cymeradwyo'r tariff arfaethedig fel mae wedi'i nodi yn Atodiad D gyda dyddiad cyflwyno ar 1 Gorffennaf 2022, neu
- Newid y tariff arfaethedig gyda dyddiad cyflwyno ar 1 Gorffennaf 2022, neu
- Wrthod y cynigion

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

HYSBYSIAD

Rhoddir rhybudd drwy hyn bod Cyngor Sir Ddinbych yn bwriadu amrywio'r cyfraddau neu'r ffioedd yn unol â darpariaethau adran 65 a 66 Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976. Bydd y cynigion ar gyfer cyfraddau neu ffioedd fel a ganlyn: -

Tariff 1**Rhwng 07.00 – 22.59**Pris dechreuol (yn cynnwys y filltir gyntaf):
£3.50**£2.50 fesul milltir wedi hynny**

Amser aros – 30 ceiniog y funud.

Tariff 2**Rhwng 23.00 - 06.59 (ac eithrio gweler isod)**Pris dechreuol (yn cynnwys y milltir gyntaf):
£5.25**£3.75 fesul milltir wedi hynny**

Amser aros – 40 ceiniog y funud.

Dyddiau Sul. Gwyliau Cyhoeddus a Gwyl y Banc Sul y Pasg, Dydd Nadolig, Gwyl San Steffan a Dydd Calan yn ôl Tariff 2 Trwy'r Dydd.**Dydd Gwener a dydd Sadwrn.** Noswyl Nadolig a Nos Galan yn ôl Tariff 2 o 6pm ymlaen.

Bagiau (ar wahan i fagiau siopa, cadeiriau olwyn a chadeiriau gwrthio) tu allan i seddi teithwyr: 20 ceiniog am bob eitem.

Pob anifail domestig, ac eithrio cŵn tywys: 20 ceiniog am bob anifail domestig.

Tâl am Faeddu'r Cerbyd £100.00.

Tâl ychwanegol am bob teithiwr ar gyfer siwrneiau mwy na 4 teithiwr

Gellir archwilio copi o'r hysbysiad hwn am ddim yn y cyfeiriad isod, unrhyw ddiwrnod o'r wythnos rhwng 09.00 a 16.30, yn ystod y cyfnod 27 Ebrill 2022 – 10 Mai 2022. Dylid gwneud unrhyw wrthwynebiad i'r amrywiad arfaethedig uchod o'r cyfraddau neu'r ffioedd yn ysgrifenedig i'r cyfeiriad isod, o fewn 14 diwrnod o'r dyddiad y derbynnir hwn, gyda'r pennawd Cynigion Taliadau Cerbydau Hacni. Os na cheir unrhyw wrthwynebiadau, bydd y newidiadau'n cael eu gweithredu 11 Mai 2022.

Dyddiad: 27 Ebrill 2022.**Trwyddedu, Caledfryn, Ffordd Y Ffair, Dinbych, LL16 3RJ.**

trwyddedu@sirddinbych.gov.uk

Rydym yn croesawu gohebiaeth yn Gymraeg. Ni fydd unrhyw oedi wrth ymateb i ohebiaeth a dderbyniwyd yn Gymraeg.

NOTICE

Notice is hereby given that Denbighshire Council intends to vary the rates or fares in accordance with the provisions of section 65 and 66 of the Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976. The proposals for rates or fares will be as follows: -

Tariff 1**Between 07.00 – 22.59**Start fare (includes first mile) - **£3.50****£2.50 per mile thereafter**

Waiting time – 30p each minute.

Tariff 2**Between 23.00 – 06.59 (except see below)**Start fare (includes first mile): **£5.25****£3.75 per mile thereafter**

Waiting time – 40p each minute.

Sundays, Public and Bank Holidays, Easter Sunday, Christmas Day, Boxing Day and New Year's Day to be charged at Tariff 2 all day.**Friday & Saturday, Christmas Eve and New Year's Eve** to be charged at Tariff 2 from 6pm.

Luggage (excluding shopping, wheelchairs and pushchairs) outside the passenger compartment - 20p each item.

Carriage of each domestic pet, excluding guide dogs - 20p each pet.

Soiling Charge - £100.00.

Surcharge per passenger for journeys more than 4 passengers

A copy of this notice maybe inspected free of charge at the address below any weekday between 09.00 and 16.30 during the period 27 April 2022 to 10 May 2022. Any objection to the above proposed variation of the rates or fares should be made in writing to the address below within 14 days from the date hereof and headed Hackney Carriage Tariff Proposals. If no objections are received the changes will be implemented on 11th May 2022.

Dated: 27 April 2022.**Licensing Section, Caledfryn, Smithfield Road, Denbigh, LL16 3RJ.**

licensing@denbighshire.gov.uk

We welcome correspondence in Welsh. There will be no delay in responding to correspondence received in Welsh.

Tudalen 19

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

Objections

Reference	Representation	Interested Party
1.	As a taxi driver in Prestatyn i think the times of changing to tariff 2 are unacceptable. The people i have had in my taxi recently have said they will stop using taxis on a sunday. I also think tha starting tariff 2 at 6pm on a Friday and Saturday is unacceptable. Maybe 9 or 10 o'clock would be suffice. I personally think a sunday should be tariff 1 until at least 6pm. Only my opinion and customers ive had in car	Licensed driver
2.	Hi Licensing team I agree with most of the increase but trarif 2 on a Friday and Saturday should remain at midnight as this will just cause problems to both drivers and the public in my opinion. Thanks	Licensed driver
3.	I don't work on weekend nights but using tariff 2 from 6pm will just kill the trade..Also no way will I be charging tariff 2 on a Sunday.A price increase is needed but let's face it ,we don't live in a big wealthy city so any price increase should be realistic. Personally I think either an increase to the start price or the mileage but not necessarily both.	Licensed driver
4.	Good morning As a licensed hackney driver in Denbighshire I feel some parts of the proposed increase are impractical. Whilst I have no objection to the increase as such, I think the proposal for tariff 2 to start at 6pm Friday and Saturday is unfair to many who will still need transport to and from work etc it would be preferred for this to be brought forward to 11pm rather than midnight. With regard to Sunday all day tariff 2 two this is just not practical as many of us feel it's a step too far and work will be lost as a result. I hope you take these into consideration for your decision.	Licensed driver
5.	Hi. I would like to object against the tariff increase,	Licensed driver

	<p>1, Tariff 2 6pm Friday night and 6pm Saturday night and all day Sunday, I feel it would price Taxis out the market as people will not use taxis as much as proven by the recent Easter weekend,</p> <p>2, Upping the start price will also I feel put customers off taking a Taxis as proven of the amount of Conwy residents (Kinmel Bay, Towyn and Abergele) use Denbighshire Taxis since Conwy put there prices up, so I feel its better for some work than nothing,</p>	
6.	I protest against the proposed fare price increase as I think it is not the right time in the current times	Licensed driver
7.	Hi, I would like give my opinion of the proposed fare increase, we are overdue for an increase, £3.50 for first mile is a decrease ,on a measured mile, at the present rate it amounts to £4.00 per mile taken into affect traffic conditions , i propose leave it as it is, just an increase of 50p on the start of Tariff 1 and 2, or £4 start on tariff 1 for first mile, and £5 start on tariff 2, hope all this makes sense thanks,	Licensed driver
8.	<p>Good Evening</p> <p>The proposed increase in tariffs would be a disaster for the local taxi industry.</p> <p>We have just had the pandemic which saw customer numbers plummet. It also saw the numbers of drivers willing to work plummet.</p> <p>Many drivers won't work at night which means the general public find it difficult to get a taxi in the evenings in Rhyl and Prestatyn.</p> <p>There is also a decline in numbers during the day.</p> <p>The cost of living is rising dramatically for households in all areas.</p> <p>The last thing the general public needs is a taxi rate rise.</p> <p>We are trying to encourage passengers back into taxis not chase them away with something they cannot afford.</p> <p>We already have complaints about how much fares cost.</p> <p>Tariff 2 all day Sunday.</p> <p>Nurses trying to get to the hospital on a Sunday with limited buses.</p> <p>Shop staff trying to get to work in Rhyl and Prestatyn on a Sunday.</p>	Licensed driver

	<p>Holiday makers wanting to go places in our area.</p> <p>The above all get paid at a normal rate for working these days. Why should we be different?</p> <p>Friday and Saturday nights in Rhyl, how many people walk home because they can't get a taxi from the pub/night club the numbers are more than you'd think. We need to try and encourage these people back into taxis not chase them away with higher fares.</p> <p>Holiday makers, do we not want to encourage them to come and spend money in our seaside town. To travel by taxi to their destinations from the railway station.</p> <p>The rate rise at the present time would actually make passenger numbers go down. All we would do is maybe still take the same amount of money with less passengers. Yes, less fuel and wear and tear. The other side, passenger numbers will fall off a cliff.</p> <p>You want people to use their cars less and use public transport and taxis to stop the congestion and parking issues in the town with a rate rise that will encourage more people to drive.</p>	
9.	<p>Good evening Nicky</p> <p>I want my objection to remain in place.</p> <p>Something I didn't put in the objection is we would be back to price wars as already stated by Steve Darbey.</p> <p>This doesn't be if it anybody and especially the drivers as they loose out on what they should be earning, state of vehicles suffer and with the new rules will further damage the industry.</p> <p>Thanks</p>	Licensed driver
10.	<p>Dear Sirs</p> <p>Taxi Charges</p>	Public

	<p>It seems that a rather standard formulation is being proposed where little consideration to the reasons for travel or the nature of the travellers has been given. With generally poor and deteriorating standards of public services the consequence will be that taxi services will continue to be seen as the last, unavoidable option for vital journeys by many people regardless of their circumstances or ability to pay. It will mean, inevitably, that some important travel is avoided. I am thinking here of journeys for medical treatments or appointments (possibly repetitive) or family emergencies, particularly where people are less able. on public benefits or straitened circumstance, or have no other public service option at all.</p> <p>It is recognised that a tariff arrangement is needed in a market where different providers must compete for business and where their costs will vary according to particular days/times, journeys and loads, but the proposed tariffs seem simplistically crude and not to have considered the imperatives for travel of potential passengers. If there is some means for a more imaginative approach to be considered it could have a marked beneficial impact on many who currently find themselves excluded.</p>	
11.	<p>Hi as a taxi driver myself for 22 years, reading your new tariff prices that you have proposed, i think they are way above inflation and will do damage to the trade, they will stop people from going out for meals and drinks in the evening, also push the older people who struggle to make ends meat, putting T2 start at 6pm Friday and Saturday and Sunday all day is outrageous, i have customers from abergele who go on a Friday to the plough at 7pm and back at 10pm. Cost at the moment is £25 for the whole job, new cost will be £50 and that'll be the last i see of them, St Asaph to Chester will also increase from £60 one way to £130 one way, outrageous. I also have a old lady who's goes from St Asaph to Rhyl bingo on a Friday at 6.30 and returns at 10pm, price at the moment is £24 new price will be £44.</p> <p>I'm not saying there shouldn't be an increase cos our costs have gone up, a start price of a extra £1 would be good but no change to the running price, example, most driver do about 20 jobs per day, so an extra £20 per day, £100 per week, £400 per month, which in my eyes is a good rise, the few people who have wanted the rise do not work on the streets and do account work so the big company's are paying the bills not Joe Public. I do hope you can change the new tariff as the trade can't do with anymore loss of customers.</p>	Licensed driver
12.	<p>FAO of the Licencing team,</p> <p>I'm writing to you to state my concern regarding the proposal to substantially raise the table of fares as of 11th May 2022.</p> <p>I personally feel the increase to the table is ridiculously excessive.</p>	Licensed driver

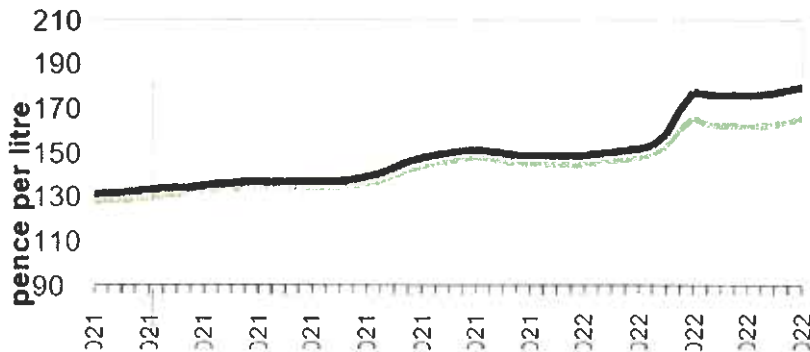
	<p>I have worked as a self employed hackney driver for Denbighshire for 7 years this year. I pride myself of giving a great service to the people of Denbighshire and I work long hours to keep my customers happy. I am based in St.Asaph, which means I am central to Denbighshire and cover quite a large area of Denbighshire and out of county work when requested.</p> <p>The cost of a typical daily fare from St.Asaph to Rhyl town centre during the daytime for the elderly, business people or our disadvantaged customers at the current tariff 1 rate is approximately £12, if the new proposed tariff prices were implemented the fare would rise significantly to £15, at Tariff 2 rate this run would be £22 to drive our customers 6 miles!!! I personally feel this price would deter our customers from using our service!</p> <p>I also feel the proposed change of tariff times (Friday 6pm - all weekend, day and night) is unnecessary. As an example to you, if a customer wanted a taxi at 6pm on a Friday night to take them to a restaurant in Ruthin from St.Asaph (13 miles) one way journey would cost them £50.25!!! That's over £100 return trip!, Would you be happy to pay these prices? I know I wouldn't, this will have a knock on effect, people won't be able to afford to use taxis, which means they will drive or even possibly drink drive!!! We all know that goes on, but we don't want more drink drivers on the road!!</p> <p>I absolutely understand why you have looked to rise the table of fares, as we haven't had an increase since 2018. And also the huge rise in the cost of living. But there really is no need to make such a substantial change to our meter rates. I don't know if you're aware, but there are many Denbighshire Hackney drivers who have serious concerns about this. We are the ones that are at the front line dealing with passengers daily on the ranks etc.</p> <p>Please seriously consider the livelihoods of the Hackney drivers before you impose this increase. Please consult with the drivers, ask them what their thoughts are regarding an increase, rather than just taking on the views of a company who only use the meter for business work from the Business Park in St.Asaph to the Airports, this company don't do any rank work for 'Joe Public'.</p> <p>Please feel free to contact me.</p> <p>Yours Sincerely</p>	
13.	Dear Sir /Madam I would like my Lodge my objections to the proposed rise in taxi fares	Licensed driver

	<p>With the cost of living on the rise this is not the correct time for a rise as it will make having a taxi a luxury and cause more damage to the trade , at the moment I am getting 5 to 1 out of my diesel insignia down from 7 to 1 but I am still making a profit , we are already fighting against community transport the new text a bus which the council are promoting and home delivery from supermarkets and an increase which turn people towards this services</p> <p>The types of rises that have been proposed seem to be geared around people going out at night and no thought about people who need taxis to get to work or appointments in the day or evening ,the part of the rise which brings traiff 2 in at 6pm on Friday and Saturdays would be the worse thing that would happen to the taxi trade since deregulation and would cause unreverable damage , we have to remember we are not working in a city with a large night time economy, I understand some people who can't get normal finance are paying a company in Liverpool round about £200 aweek for a vehicle but we should not ruin the whole taxi trade for a few that are paying these high rates for vehicles,</p> <p>Once again I don't think this is the correct time for any sort of a rise but if we have to look at some sort of a rise I would say £3.50 start and £5 start after midnight and Bank Holidays is the only part of the proposal which should be brought in</p> <p>The charging of tariff 2 on a Sunday will kill the Sunday local trade the same as it done charging it on a bank holiday , I do agree drivers should get extra for working Sundays and bank holidays but why not put a surcharge of 50p on each job which goes to the driver as it cost no extra for the owner to have the car out working as any other day</p> <p>I have driven taxis in Rhyl for over 35yrs and if the rises are brought in I really fear for the further of the trade</p> <p>Many Thanks</p>	
14.	Not happy with night rate and all Sunday	Licensed driver

Dear Licensing,

Following the opposition to the tariff adjustment, and the subsequent scheduled meeting I feel it is important to note the following.

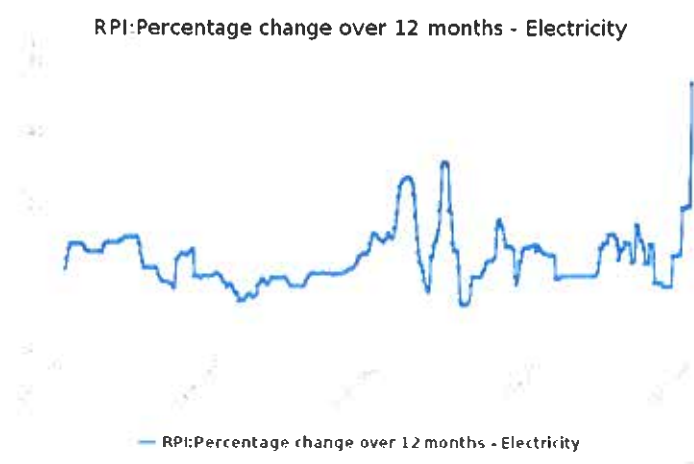
❖ Fuel Prices



Since requesting a tariff adjustment in November 2021 diesel has risen from £1.49 to £1.79 per litre. Average UK price and above chart from UK Govt ONS data.

The trend does not appear to be slowing, with many predictions of £2 per litre being reported.

❖ Electric Prices



With huge increases in electricity costs drivers who have already made the change to greener vehicles are feeling even more of a pinch! Bigger increases are predicted before the end of the year too.

It has been reported this week that public charging points, the most expensive way to charge, have increased costs of over 21% in the last 8 months.

❖ Vehicle Purchases & Maintenance.

With the removal of several government grants new vehicles are coming at a higher cost to drivers. With the new MG5 EV at over £30k, compared to just £24k 6 months ago.

New Diesel vehicles can have a VED in excess of £2000

<https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables>

PHEV minibuses are circa £500 a year to get Road tax, due to the high initial purchase price.

Wheelchair Accessible Vehicles are nearly 50k for a Nissan Dynamo (as per trial vehicles DCC currently have) and £70k or more for an LEVC

Garage wages for employees has increased with national minimum wage and NI increase. As such maintenance hourly rate has increased. Those with newer vehicles using main dealer repairs and diagnostics are hit at a higher level with these costs.

Tyres, brakes, fluids have risen by as much as 40%

Drivers cannot afford to buy new, and green, and so the local fleet will only get older, and worse for the environment.

❖ Driver unavailability

There is a national shortage of drivers, reported frequently across the national press.

As a low paid income it is impossible to get new drivers to start.

Drivers do not want to be paid low amounts to ferry drunk passengers locally.

Drivers do not want to work Sundays for low money, most supermarkets have enhancements for Sunday working.

Drivers do not want to work late into the night, or early morning for little reward.

❖ PHTM 2 mile Ranking

Denbighshire is now ranked at 268, a drop of 4 places since this process started.

We are still the second lowest fare in the region.

The national average 2 mile fare is £6.24, we are currently £5.60.

❖ Anecdotal objections with no evidence base.

People saying 'it'll kill the trade' have no evidence to support this. Answer - Conwy has increased prices and has seen no dramatic decrease in taxi usage (at least none in the press) It'll cost £30 - £40 from the plough to Abergele at 11pm. Answer - No, it won't.

There are enough drivers. Answer - Anyone who has tried to book a taxi on a weekend will understand this isn't the case.

People can just work an hour longer to make up the difference. This isn't the answer to an already overworked service. Tired drivers aren't something we need!

It is understood there are objections to this application from several operators. But please remember you are setting a maximum allowable amount. Those operators who wish to charge less can. It is understood too that some operators who have objected to the increase were also the same operators who asked for an extension to the vehicle age policy of the council; this shows that these same operators cannot (or don't want to) afford new environmentally friendly vehicles. Keeping older vehicles in circulation is detrimental to the health of all public using the vehicles, but especially to the children being picked up in said vehicles on school runs, and other children at the schools where these vehicles drop off / pick up. A fair price so people can invest in greener technology should surely be at the forefront of the council's decision making.

❖ Additionally

- Nationally taxi rates are increasing, for example:-
- Vale of Glamorgan 16% increase, John Lewis, branch secretary of Vale Taxis Unite, said: "Fuel prices and other costs have recently gone through the roof, and we are also struggling to get new drivers into the sector.
- "I believe that an increase would help keep existing drivers afloat, and possibly encourage new blood." (same reasons we have supplied)
- Lancaster 14% along with a commitment to an annual review of the tariff by way of application of retail price index (RPI)
- Some areas of the country are looking at the second increase this year!
- **There has been no evidence to prove that a rate increase would be detrimental to the trade in any press nationally.**
- If local authorities, the travelling public and those working in the taxi sector want a modern fleet with fairly paid drivers then the answer is quite simply yes a rate increase is required, this is not a pay rise this is an adjustment with the cost of living.
- In 2018 national minimum wage was £7.83 per hour it is now £9.50 per hour. This along with increases in NI contributions is a huge uplift to employers.
- The Welsh Government will soon bring in a 20mph speed limit on 30mph roads, this will increase journey times by 30%, this will in turn reduce the number of miles a driver can complete per hour of working. As such drivers will see a real term decrease in money.
- Inflation alone should dictate the increase, but throw in the need to invest in greener vehicles and the need to cover lost revenue caused by the pandemic, the fare prices can realistically only go one way.

We also fear that if this rate increase is not approved now then the next rate increase will be much higher than currently requested, living costs have greatly increased since the original request was made 7 months ago.

One last point. Following the email from Sara Palmer to operators this week, about the state of some vehicles being used on school contracts, you have to wonder if this lack of maintenance is due to some people being unable to afford basic repairs. Whilst it is unacceptable for any vehicle to fall below the standards required, and even worse to be found to be dangerous, is this indicative of drivers / operators not being able to carry out the required repairs due to increased costs.

I hope that the adjustment to tariff will pass, it is not a pay rise as some people put it, merely a break even point given the current cost of living crisis.

Regards,

- ✓ **There has been no evidence to prove that a rate increase would be detrimental to the trade in any press nationally.**
- ✓ **If local authorities, the travelling public and those working in the taxi sector want a modern fleet with fairly paid drivers then the answer is quite simply yes a rate increase is required, this is not a pay rise this is an adjustment with the cost of living.**
- ✓ **In 2018 national minimum wage was £7.83 per hour it is now £9.50 per hour. This along with increases in NI contributions is a huge uplift to employers.**
- ✓ **The Welsh Government will soon bring in a 20mph speed limit on 30mph roads, this will increase journey times by 30%, this will in turn reduce the number of miles a driver can complete per hour of working. As such drivers will see a real term decrease in money.**
- ✓ **Inflation alone should dictate the increase, but throw in the need to invest in greener vehicles and the need to cover lost revenue caused by the pandemic, the fare prices can realistically only go one way**

We also fear that if this rate increase is not approved now then the next rate increase will be much higher than currently requested, living costs have greatly increased since the original request was made 7 months ago.

I hope that the adjustment to tariff will pass, it is not a pay rise as some people put it, merely a break even given the current cost of living crisis.

Regards

Driving Driver and badge number

Price changes between 2018-2022

The following price changes are for a vehicle doing an average 50k miles a year.
It was calculated for a skoda octavia which is one of the most popular taxi car nowadays.

<u>Item</u>	<u>2018</u>	<u>2021-2022</u>	<u>Increase</u>
Road tax	£120	£130	8%
Small service	£126	£148.80	18%
Full service	£198	£258	30%
Davanti mid range tyre	£48	£103	114%
Mechanic's hourly rate	£48	£60	25%
Diesel liter price	£1.25	£1.85	48%
for 50k miles an average 44mpg needed 5350l diesel for the whole year	£6,420	£9,898	
Tyres counted for 10k miles a piece 20 piece a year+2 extra for damages	£1,056	£2,266	
2.5 service a year			
1.25 small service	£157.50	£186	
1.25 large service	£247.90	£322.90	
Purchase price of a scoda octavia scout 10k miles 1 year old	£16,600	£26,000	56%
With a 350k miles lifetime (7years) depreciation for a year (cost/ year)	£2,371.42	£3,714.29	
average repair cost approximately	£2,000	£2,500	
Insurance/year (without bonuses)	£1,100	£1,500	
Approx total running cost for a year	£13,292.82	£20,516.19	54%

Difference: £7,223.37

To DCC Taxi Licensing

Following the newsletter that the proposed taxi meter tariff change will be reconsidered due to some objections received. We at [REDACTED] Taxis support the idea of the proposed meter price increase by DCC. The reasons of the support are the followings:

- The last change in the taxi meter prices was a while ago (2018) to update the rate which was in place for about 10 years. Since the cost of our overheads have risen, especially the past two years due to some huge events in the world such as COVID and the ongoing war between Russia and Ukraine, causing supply shortages.
- At the last change the tariff rates, the fuel price was approximately between £1.10 - £1.35. The current average is about £1.85 (33-68% increase) per litre and it has a high possibility to soar even more, due to the lack of oil supply.
- Also due to supply shortages, there are now lot less new cars were manufactured. So both the new and second hand cars cost are significantly more than they were cost pre COVID. Also the lower profit ratio we experience now, does affect the company's fleet's quality and age. This delays the transition to more eco-friendly (electric) vehicles as they cost even more than the vehicles with combustion engines. For example a new price of a Skoda Octavia approximately £30k while a Hyundai Ionic 5 £46k.
- For companies who have employees, they have had to raise their salaries as the national minimum wage has gone up (in 2018 it was £7.83/ 2022 £9.50 for an hour. That is approx. 21% increase), also there are lot more job opportunities with more competitive wages elsewhere (as there are a general shortage on labour in the whole country) which they have to compete with. If they don't want to lose their staff members. The taxi fares also has to cover the salaries of all background staff who work in the offices and answering the phones (as most drivers pay for radio services) or if it is the driver itself, it has to cover for the work hours as well which spent on the above activities. As an example there are 4 drivers at our company, it takes an average 8 hours for one person to deal with bookings and other paperwork. At least 6 days a week, that is 48hours of work which has to be covered from the money the drivers earn.
- Cost of car parts, tyres, office equipment, mobile phones and labour cost such as mechanics has risen by approx. 20-40%, due to supplier shortages again and increased shipping prices.
- On the nation rate table of fares Denbighshire has fallen 4 places, so currently 268th while Gwynedd 196th, Conwy 192nd and Chester is 79th.
- We would like to point it out that this balance of the rates would not be a pay rise. This increase would just move our profit ratio back to the pre COVID levels balancing the current inflation that we all experiencing.

-
- We understand that not every driver supports the idea of the proposed tariff rates, but we would like to point out that this is the maximum fare the drivers can charge. If any of them decides not to charge the full fare, they are entitled to give discounts to their customers (with our regular customers we all do it to a degree). Even though we all trade in the same county the business structures can vary between the different companies. Which means that the current events effect these companies and drivers differently, some more some less. Our industry was one of the worst affected trades in COVID times. Many drivers was forced to stop trading and left the industry to balance the fares and have the same profit ratio as before this would help the trade recover faster.
 - On new 8 seater minibuses (or any diesel cars) the Road tax has more than doubled now because of their cost is above a certain price limit when they are brand new.
 - As an example how much more a taxi would cost now. We bought a Skoda Octavia Scout 2l diesel in 2018, it cost us £16600. It was 1 year old and 10k miles on the clock. If you want to buy the same, now it is in the range of £26-27k. We bought an 8 seater Mercedes Vito in 2019 for £24k. It was 1 years old and 17k miles on the clock. We bought another one, almost the same, it was 1 years old but it only had 1k miles on the clock. That vehicle costed us £11000 more! Also there was no choice of what specs we want. The company we asked contacted us when they had one in, and if we wanted a new minibus we had to take what they had offered, regardless of what colour or engine size or anything the vehicle had.
 - Next thing almost doubled in price is Adblue. We don't use an awful lot of it but still something what older cars did not have, this is an extra cost with the new cars.
 - I have provided on a separate sheet, a calculation of running cost for one of my vehicles. It shows the price differences between 2018-2022. It was calculated if the car would run 50k miles in one year. I believe that is somewhat an average for taxis. The difference is £7223.37 (+/- £500). So this is the cost of how much more we will have to pay to run 1 car. This is a middle range car, not a minibus or an executive vehicle which has a lot higher purchase cost.
 - I like to point out that the 1car / 1 driver ratio only applicable for sole traders. At our company we have 6 vehicles (2 MPV and 4 cars) for 4 drivers, which again an extra 50% cost per driver. We must have more as if we were to brake down we need another to cover our school and other contracts.

I hope that you find my points above reasonable. Hopefully these make you understand the problems we face right now.

Please find a few sheets with signatures of the drivers who are supporting the original idea of the proposed raise. We had limited time to reach out to the driver, as this month was very busy so far. Also as I tried to point out above, there are not enough drivers on the roads which results in more work hours for us. I hope the number of signatures you'll find on these list will be an indication, that there are drivers who would welcome the price increase because they struggle.

Ffioedd a Thaliadau am Gerbydau Hacni (tacsis) o ~~8fed Chwefror~~ 2018

Tariff 1

Rhwng 6am a hanner nos **NEWYDD: 07.00 – 22.59**
Pris dechreuol (yn cynnwys y 1232 llath gyntaf) – £3.00 **NEWYDD: £3.50**

10 ceiniog fesul 88 llath (1/20 o filltir) **NEWYDD: £2.50 fesul milltir**
Amser aros – 30 ceiniog y funud

Gwyliau Cyhoeddus a Gwylly Banc Sul y Pasg, Dydd Nadolig, Gwyl San Steffan a Diwrnod y Flwyddyn Newydd yn ôl Tariff 2 Trwy'r Dydd. **NEWYDD:**
NEWYDD: Drwy'r dydd ar ddydd Sul

NEWYDD: Dydd Gwener a dydd Sadwrn, Noswyl Nadolig a Noswyl Blwyddyn Newydd yn ôl Tariff 2 o 6pm ymlaen.

Bagiau (ar wahan i fagiau siopa, cadeiriau olwyn a chadeiriau gwthio) tu allan i seddi teithwyr: 20 c am bob eitem.

Pob anifail domestig, ac eithrio cŵn tywys: 20 c am bob anifail domestig

Tâl am Faeddu'r Cerbyd £100.00.

NEWYDD: Tâl ychwanegol am bob teithiwr ar gyfer siwrneiau mwy na 4 teithiwr

Cynghorir Cwsmeriaid I ystyried y ffi yn erbyn y metr.

Tariff 2

Rhwng hanner nos a 6am **NEWYDD: 23.00 – 06.59 bob dydd**
Pris dechreuol (yn cynnwys y 1232 llath gyntaf) – £4.50 **NEWYDD:**
£5.25

15 ceiniog fesul 88 llath (1/20 o filltir) **NEWYDD: £3.75 fesul milltir**
Amser aros – 40 ceiniog y funud

Maximum Hackney Fares and Change with effect from ~~8th February~~ 2018

Tariff 1

Between 6am and midnight **NEW 07.00 – 22.59**
Start fare (includes first 1232 yards) – £3.00 **NEW: £3.50**
10 pence per 88 yards (1/20th mile) **NEW: £2.50 per mile**
Waiting time – 30p each minute

Tariff 2

Between midnight and 6am **NEW: 23.00 – 06.59 daily**
Start fare (includes first 1232 yards) – £4.50 **NEW: £5.25**
15 pence per 88 yards (1/20th mile) **NEW: £3.75 per mile**
Waiting time – 40p each minute

Public and Bank Holidays, Easter Sunday, Christmas Day, Boxing Day and New Year's Day to be charged at Tariff 2 all day. **NEW: Sunday all day**

NEW: Friday & Saturday, Christmas Eve and New Year's Eve to be charged at Tariff 2 from 6pm.

Luggage (excluding shopping, wheelchairs and pushchairs) outside the passenger compartment - 20p each item.

Carriage of each domestic pet, excluding guide dogs - 20p each pet

Soiling Charge - £100.00.

NEW: Surcharge per passenger for journeys more than 4 passengers

Customers are advised to check the fare charged against the meter

Mae tudalen hwn yn fwiadol wag

ADRODDIAD I'R:	Pwyllgor Trwyddedu
DYDDIAD:	22 Mehefin 2022
SWYDDOG ARWEINIOL:	Pennaeth Cynllunio, Gwarchod y Cyhoedd a Gwasanaethau Cefn Gwlad
SWYDDOG CYSWLLT:	Rheolwr Busnes Diogelu'r Cyhoedd licensing@denbighshire.gov.uk 01824 706066
PWNC:	Y newyddion diweddaraf am Waith yr Adain Drwyddedu yn 2021/22

1. PWRPAS YR ADRODDIAD

1.1 I roi'r newyddion diweddaraf i Aelodau am waith y Swyddogion Trwyddedu.

2. CRYNODEB GWEITHREDOL

2.1 Mae'r adroddiad hwn yn cynnwys gwybodaeth am y gwaith mewn cysylltiad â swyddogaethau'r Adain Drwyddedu ac mae'n cynnwys trwyddedau a gyflwynwyd, cwynion a cheisiadau am wasanaeth a dderbyniwyd a gweithgareddau eraill a gwblhawyd yn 2021/22.

3. PŴER I WNEUD Y PENDERFYNIAD

3.1 Nid oes angen penderfyniad.

4. GWYBODAETH GEFNDIR

4.1 Mae'r adroddiad wedi'i dorri lawr i ddwy brif ran, sef materion gweithredol a materion rheoli.

5. PROBLEMAU A CHASGLIADAU - MATERION GWEITHREDOL

5.1 Alcohol ac Adloniant

5.1.1 Mae yna 496 eiddo trwyddedig - 101 gwerthu ar y safle; 132 gwerthu oddi ar y safle; 208 yn gwerthu ar/oddi ar y safle - a 193 sefydliad lluniaeth hwyr y nos, mae 36 ohonynt dim ond yn gwerthu diod lluniaeth hwyr y nos. Mae yna 1325 o ddeiliaid trwydded bersonol.

2.1.2 Cafwyd 37 o gwynion gan y cyhoedd mewn cysylltiad ag eiddo trwyddedig, ac roedd y mwyafrif o'r rhain yn gysylltiedig â phroblemau yn ymwneud â niwsans sŵn, ond hefyd roeddynt yn ymwneud ag ymddygiad gwrthgymdeithasol a gwerthu alcohol i bobl dan oed. Deliwyd â'r materion yma ar y cyd â'n gwasanaethau a gweithredwyd yn briodol neu fe roddwyd cyngor pan oedd angen, neu mae hynny'n parhau.

5.1.3 Yn ystod y flwyddyn, cafwyd ceisiadau ar gyfer:-

- 19 eiddo newydd
- 25 cais i drosglwyddo trwydded
- 19 cais i amrywio amodau neu fanylion y drwydded
- 66 amrywiad o Oruchwyliwr eiddo dynodedig
- 136 rybudd digwyddiad dros dro
- 42 trwydded bersonol newydd a 20 newid i fanylion trwydded bersonol

5.1.4 Mae Swyddogion Trwyddedu yn parhau i weithio ochr yn ochr â phartneriaid - Heddlu Gogledd Cymru, Swyddogion Gorfodi Mewnffurfio a thimau eraill yng Nghyngor Sir Ddinbych megis Iechyd a Diogelwch, Diogelwch Bwyd a Safonau Masnach - i gynnal ymweliadau ar y cyd lle bo angen. Un enghraifft o gydweithio yw cydymffurfio ag isafswm pris uned. Fe ymwelwyd ag oddeutu 100 eiddo, nid oedd 5% ohonynt yn cydymffurfio ar y pryd, ond cafwyd y mater ei gywiro'n foddhaol.

5.1.5 Mae Swyddogion Trwyddedu yn parhau i gyfarfod yn rheolaidd - unwaith yr wythnos fel arfer - gyda chydweithwyr o Heddlu Gogledd Cymru er mwyn canfod a delio â materion sy'n dod i'r amlwg gan ddilyn yr egwyddorion a nodir yn Natganiad Polisi Trwyddedu e.e. ymgysylltu Lefel 1/ Cynlluniau Gweithredu Lefel 2.

5.2 Trwyddedu Cerbydau Hacni a Hurio Preifat.

5.2.1 Ar hyn o bryd, mae yna

- 224 o Gerbydau cerbydau hacni - 20 o gerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn
- 47 o gerbydau hurio preifat - 11 o gerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn
- 16 o weithredwyr hurio preifat
- 22 o yrrwyr cerbyd hurio preifat
- 287 gyrrwr â dwy drwydded (Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat)

5.2.2 Cafwyd 46 cwyn yn ymwneud â thacsis yn ystod y flwyddyn ar faterion yn cynnwys camddefnyddio'r ranc tacsi, cerbyd didrwydded, parcio anghyfreithlon/ cymell hurio, codi pris rhy uchel a gyrru diofal. Cymerwyd gweithred briodol neu mae'r mater yn parhau ar lefel swyddog.

5.2.3 Yn ystod y flwyddyn, cafwyd 36 ymgeisydd newydd am drwydded i yrru cerbydau hurio preifat a cherbydau hacni. Cafodd y ceisiadau hyn eu tynnu 'nôl ar gais yr ymgeiswyr a gwrthodwyd dau gais. O ran adnewyddu ceisiadau, gwrthodwyd dau yrrwr, a chafodd apêl un gyrrwr ei wrthod yn Llys yr Ynadon. Yn ychwanegol, yn ystod y flwyddyn, cafwyd trwydded un gyrrwr ei ddiddymu ac mae'n destun apêl sy'n mynd rhagddo.

5.2.4 Yn ychwanegol i'r profion cydymffurfio arferol, cynhaliwyd gwiriadau ad hoc ar 46 cerbyd mewn amrywiaeth o leoliadau - ysgolion, ranciau tacsi ac wrth ymyl y ffordd. Roedd diffygion ar bron i hanner ohonynt (41%), er roedd y mwyafrif yn ymwneud â mân amodau nad oedd yn ymwneud â diogelwch.

5.2.5 Cyflwynodd swyddogion 13 rhybudd ysgrifenedig i yrwyr yn ystod y flwyddyn, roedd pob un yn ymwneud ag ardystiadau gyrru.

5.3 Gamblo, Hapchwarae a Loteriau

5.3.1 Mae gwaith sylweddol wedi bod ar sicrhau cywirdeb cronfeydd data ar gyfer eiddo safle gamblo. Ar hyn o bryd, mae yna:

- 5 Canolfan Gemau i Oedolion
- 3 Chanolfan Adloniant i Deuluoedd
- 3 Trwydded Safle Bingo
- 12 Siopau betio
- 1 Trwydded hapchwarae clwb
- 8 Trwydded peiriant clwb
- 8 Caniatâd Canolfan Adloniant Hapchwarae Deuluol Ddidrwydded
- 9 Caniatâd Safle Trwyddedig
- 85 Loteriau cofrestredig

5.3.2 Ni chafwyd unrhyw gŵyn mewn cysylltiad â safleoedd gamblo trwyddedig.

5.4 Masnachu ar y Stryd

5.4.1 Dim ond un cais am ganiatâd fasnachu ar y stryd a gafwyd, a chafodd hwnnw ei dynnu yn ôl.

5.4.2 Cyflwynwyd pedwar cwyn oedd yn ymwneud ag arferion masnachu ar y stryd, mae pob un wedi cael eu datrys.

5.4.3 Cafodd yr Aelodau wybod y bydd arferion presennol ar gyfer unrhyw geisiadau newydd yn parhau hyd nes y bydd polisi wedi cael ei benderfynu a'i gymeradwyo drwy'r pwyllgor hwn. Felly, bydd yn cael ei lunio a'i gyflwyno gan swyddogion maes o law.

5.5 Casgliadau elusenol

5.5.1 Bu:

- 17 caniatâd am gasgliadau o dŷ i dŷ
- 10 caniatâd am gasgliadau ar y stryd.

5.5.2 Cafwyd un cwyn mewn cysylltiad â chasgliadau stryd elusenol wedi'u rheoleiddio, ac ni chymerwyd gweithred ychwanegol.

5.6 Metel Sgrap

5.6.1 Ni chafwyd unrhyw geisiadau yn y flwyddyn hon am safleoedd na chasglwyr metel sgrap. Serch hynny, dylid nodi bod cymeradwyaeth yn para am 3 blynedd, ac ni fyddant yn cael eu cymeradwyo am flwyddyn arall.

5.6.2 Cafwyd tri chwyn mewn cysylltiad â phroblemau metel sgrap, roedd pob un yn ymwneud â gweithgarwch didrwydded posibl ac mae'r mater yn parhau.

5.7 Ceisiadau Gwasanaeth / Rhyddid Gwybodaeth

5.7.1 Yn ystod y flwyddyn bu:

- 314 cais gwasanaeth a gofnodwyd ar draws ystod o swyddogaethau a gynhaliwyd gan y Tîm Trwyddedu lle gofynnwyd am wybodaeth neu gyngor ac ati a rhoddwyd y cyngor hwnnw, a
- Derbyniwyd 20 cais Rhyddid Gwybodaeth, yn ymwneud ag amrywiaeth o faterion, a rhoddwyd ymateb priodol

5.8 Gwaith yn ymwneud â Covid

5.8.1 Gan ymateb i'r pandemig, roedd cyfyngiadau'n newid yn aml a chyson. Bu Swyddogion Trwyddedu yn helpu o'r cychwyn yn sicrhau bod busnesau yn cydymffurfio ac yn gallu gweithredu a pharhau i roi cyngor ac arweiniad wrth i'r wlad symud allan o'r pandemig. Yn ystod y flwyddyn, fe ymatebodd swyddogion i bron i 100 o faterion yn ymwneud â Covid.

5.9 Canlyniadau cyffredinol llwyth gwaith

5.9.1 Yn ystod y flwyddyn bu:

- 75 archwiliad, yn bennaf yn ymwneud â cherbydau a safleoedd trwyddedig, a
- Dros 5,000 o ryngweithiadau gyda Swyddogion Trwyddedu yn cynnwys y rhai'n gysylltiedig ag archwiliadau a chwynion yn ogystal â rhyngweithiadau eraill gyda busnesau a'r cyhoedd, e.e. galwadau ffôn, llythyron, rhybuddion ac ati.

5.10 Cyfathrebu

5.10.1 Cyfathrebu aml, uniongyrchol (yn bennaf trwy gyfrwng e-bost) gyda thrwyddedai. Mae Swyddogion Trwyddedu yn parhau i gyhoeddi newyddlenni cyfnodol i'r diwydiant tacsï'n lleol.

5.10.2 Mae cyfrifon cyfryngau cymdeithasol wedi gweld nifer o negeseuon rhagweithiol yn cael eu postio trwy gydol y flwyddyn.

6. **MATERION RHEOLI**

6.1 Polisiâu

6.1.1 Mae nifer o adolygiadau polisi wedi'u cychwyn yn ystod y flwyddyn, y rhai mwyaf nodedig yw'r rhai sy'n ymwneud â thacsis yn ogystal â masnachu ar y stryd a Datganiad Polisi Trwyddedu. Mae Swyddogion wedi llunio Cynllun Gwaith i'r Dyfodol diwygiedig a bydd yn parhau i ddiweddarau Aelodau am hynny ym mhob gwrandawriad pwyllgor.

6.2 Ffioedd

- 6.2.1 Ar adeg ysgrifennu, nid yw'r ffioedd a thaliadau ar gyfer gweinyddu trwyddedu tacsis wedi newid er bydd adolygiad yn cael ei gynnal yn 2022.

6.3 Cwynion yn erbyn gwasanaeth

- 6.3.1 Bu un cwyn ffurfiol yn erbyn y gwasanaeth yn y cyfnod adrodd hwn. Roedd y mater yn ymwneud â phroses gwneud penderfyniadau ar gyfer trwyddedu tacsis a darparwyd ymateb priodol.

6.4 Ystyriaethau llwyth gwaith ychwanegol yn y dyfodol

- 6.4.1 Fel nifer o flynyddoedd, mae Llywodraeth Cymru yn adolygu'r modd y mae trefn trwyddedu tacsis yn cael ei reoleiddio a'i weinyddu. Mae gwaith sylweddol eisoes wedi digwydd i ddod â pholisi'r Cyngor yn unol â meddylfryd LIC a bydd y gwaith polisi yma'n parhau trwy gydol y flwyddyn.
- 6.4.2 Bydd Aelodau'n ymwybodol o nod y Cyngor - a Llywodraeth Cymru i gyflawni allyriadau net sero. Rhagwelir y gallai Trwyddedu chwarae rhan yn y weledigaeth honno trwy ei brosesau ar gyfer trwyddedu tacsis. Efallai yr hoffai aelodau a swyddogion ddechrau nodi pa gymhelliant a fyddai'n annog trwyddedai'n lleol er mwyn gallu cyrraedd y nod.
- 6.4.3 Mae swyddogion yn edrych ar gyfleoedd pellach i alluogi proses fwy effeithlon i ymgeiswyr ar gyfer amrywiaeth o drwyddedau a gyflwynir. Mae hyn yn cynnwys datblygiad pellach o gronfa ddata i alluogi ceisiadau ar-lein a chofrestru cyhoeddus a'r potensial i gyflwyno "Prawf Gwybodaeth" electronig i ymgeiswyr gyrwyr tacsu newydd.
- 6.4.4 Mae swyddogion yn trefnu digwyddiad hyfforddiant i Aelodau'r Pwyllgor Trwyddedu tuag at ddiwedd y flwyddyn. Yn ychwanegol i gefnogi datblygiad parhaus Aelodau, gall Swyddogion fodloni unrhyw geisiadau gan Aelodau'r Pwyllgor sydd â diddordeb cysgodi Swyddogion gyda'u dyletswyddau.

7. **ARGYMHELLION**

- 7.1 Bod y Pwyllgor:
- yn nodi adroddiad gweithgaredd ar gyfer eleni, a
 - nodi a rhoi sylw am gynnwys yr adroddiad.

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

ADRODDIAD I'R:	Pwyllgor Trwyddedu
DYDDIAD:	22 Mehefin 2022
SWYDDOG ARWEINIOL:	Pennaeth Cynllunio, Gwarchod y Cyhoedd a Gwasanaethau Cefn Gwlad
SWYDDOG CYSWLLT:	Yr Uwch Swyddog Trwyddedu trwyddedu@sirddinbych.gov.uk 01824 706433
PWNC:	Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol 2022

1. DIBEN YR ADRODDIAD

- 1.2 Hysbysu Aelodau ynglŷn â blaenoriaethau'r Adain Drwyddedu, ynghyd â diweddariad ar y rhaglen waith a gytunwyd ar gyfer y Pwyllgor Trwyddedu ar gyfer blwyddyn 2022.

2. CRYNODEB GWEITHREDOL

- 2.1 Mae blaenoriaethau'r Adain Drwyddedu yn adlewyrchu'r ddyletswydd ar yr Awdurdod mewn perthynas â'i gyfrifoldebau o ran ei swyddogaeth drwyddedu, a rheoliad a gorfodaeth effeithiol o drwyddedai, ac ymrwymiad yr Awdurdod i gymunedau mwy diogel a datblygu'r economi.
- 2.2 Oherwydd blaenoriaethau na ragwelwyd, bu'n rhaid diwygio'r Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol a gymeradwywyd gan Aelodau yn y cyfarfod blaenorol ac mae materion wedi eu hail-drefnu i'w hystyried.

3. GWYBODAETH GEFNDIR

- 3.1 Efallai y bydd aelodau blaenorol o'r Pwyllgor yn cofio yn y cyfarfod diwethaf ym Mawrth 2022, bu i Swyddogion gyflwyno rhaglen waith a ddiweddarwyd ac a gymeradwywyd. Trefnwyd i Swyddogion gyflwyno nifer o faterion a ddiweddarwyd i chi eu hystyried i'r cyfarfod hwn, fodd bynnag oherwydd nifer o ffactorau, bydd y materion yn cael eu cyflwyno i chi mewn cyfarfod yn y dyfodol. Mae Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol ddiwygiedig yn Atodiad A.

- 3.2

Mae Swyddogion wedi cymryd y cyfle hwn i roi diweddariad i Aelodau ar faterion a ddylai fod wedi dod i'r cyfarfod hwn fel nodir isod:

3.2.1

Adolygu Datganiad o Bolisi Trwyddedu Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat

Mae Swyddogion yn gwneud cynnydd da wrth ddatblygu Datganiad o Bolisi Trwyddedu ar gyfer y diwydiant tacsis yn dilyn argymhellion yr Adran Gludiant i weithredu'r safonau statudol a gefnogir gan Lywodraeth Cymru, sydd wedi cynhyrchu templed polisi yn ddiweddar i awdurdodau Cymreig ei defnyddio. Mae Swyddogion wedi cynnal ymarfer ymgynghori interim gydag aelodau o'r diwydiant tacsis i gasglu barn y rhai sy'n gweithio yn y maes, fodd bynnag, mae'r gwaith yn parhau i orffen y ddogfen bolisi, a fydd yn mynd i'r holl ddiwydiant a'r cyhoedd ehangach, fel y cytunwyd gan Aelodau yn y cyfarfod ym mis Mehefin y llynedd.

3.2.2

Adolygu Datganiad o Egwyddorion - Deddf Gamblo 2005

Mae adolygiad o Ddatganiad o Egwyddorion Deddf Gamblo 2005 yn cael ei gynnal ar y cyd â chwe awdurdod Gogledd Cymru a phan fydd yr adolygiad wedi ei orffen, bydd swyddogion yn gallu cyflwyno'r adolygiad arfaethedig i Aelodau.

3.3.3

Adolygu'r Polisi Masnachu ar y Stryd

Yn y Pwyllgor Trwyddedu a gynhaliwyd ar 23 Mehefin 2021, bu i Aelodau gymeradwyo adolygiad drafft o'r Polisi Masnachu ar y Stryd. Bu iddynt gytuno ymhellach i gefnogi sefydlu Is-Grŵp yn cynnwys cynrychiolwyr o bob Grŵp Ardal yr Aelodau, y diben yw gweithio gyda swyddogion i ddatblygu'r polisi ymhellach cyn cyflwyno fersiwn derfynol i'w gymeradwyo ac ymgynghoriad dilynol. Cyn yr etholiadau diweddar, bu i'r Is-Grŵp gyfarfod ddwywaith a chytunwyd fod materion allweddol yn parhau megis marchnadoedd a strydoedd gwaharddedig sydd angen ystyriaeth bellach, a all ail-ddechrau nawr gan fod cyfnod Cyngor newydd.

3.3.4

Datganiad o Bolisi Trwyddedu – Deddf Trwyddedu 2003

Yn y cyfarfod ym Medi 2021 bu i Aelodau awdurdodi swyddogion i ymgynghori ar ddatganiad polisi diwygiedig. Ers y cyfarfod hwnnw, mae Swyddogion wedi bod yn gweithio ar sicrhau bod y fersiwn diwygiedig o'r polisi yn bodloni gofynion hygyrchedd cyn cyhoeddi'r ymgynghoriad. Mae'r ddogfen ymgynghori bellach yn barod ac mae Swyddogion yn gweithio gyda Swyddog Ymgysylltu â'r Cyhoedd y Cyngor i sicrhau bod y gofynion ymgynghori statudol wedi eu bodloni. Yn dilyn yr ymgynghoriad cyflwynir adroddiad i'r Cyngor Llawn i ystyried mabwysiadu'r polisi diwygiedig.

4.

4.1 **ARGYMHELLION**

4.2 Argymhellir fod yr Aelodau'n nodi cynnwys yr adroddiad ac

Argymhellir ymhellach fod yr Aelodau'n ystyried ac yn cymeradwyo'r Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol ddiwygiedig a nodir yn Atodiad A ar gyfer blwyddyn 2022.

Mae tudalen hwn yn fwriadol wag

Pwyllgor Trwyddedu**Rhaglen Gwaith i'r Dyfodol 2022**

Dyddiad y Pwyllgor	Adroddiad	Sylw
14 Medi 2022	Adolygu Datganiad o Bolisi Trwyddedu Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat	Diweddariad yn dilyn ymgynghoriad i'w gymeradwyo
	Adolygu Datganiad o Egwyddorion - Deddf Gamblo 2005	I adolygu'r polisi presennol fel sy'n ofynnol yn ôl y ddeddfwriaeth
	Datganiad o Bolisi Trwyddedu – Deddf Trwyddedu 2003	I ddiweddarau Aelodau am ganlyniad yr ymgynghoriad petai sylwadau'n cael eu derbyn
	Hyfforddiant i Aelodau	I Aelodau Pwyllgor newydd os nad oes hyfforddiant ffurfiol wedi digwydd ymlaen llaw
7 Rhagfyr 2022	Adolygu Polisi Eithrio Platiau Cerbydau Hurio Preifat	Adolygu'r polisi presennol
	Adolygu Polisi Defnydd Arfaethedig	Adolygu'r polisi presennol

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

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