



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Rhif: 46063

**Llywodraeth Cymru
Papur Gwyn**

Atodiad 1: Aseiad Effaith Rheoleiddiol

Tudalen Gynnwys

| | |
|---|-----------|
| 1. Crynodeb o'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol | 6 |
| 1.1. Cyflwyniad | 6 |
| 1.2. Sail resymegol dros ddiwygio | 6 |
| 1.3. Cynigion | 7 |
| 1.3.1. Cost gwneud busnes | 7 |
| 1.3.2. Cynigion ynghylch ansawdd gwasanaeth | 8 |
| 1.4 Y berthynas rhwng grwpiau'r cynigion a'r tair thema | 8 |
| 1.4.1. Diogelach | 8 |
| 1.4.2. Tecach | 9 |
| 1.4.3. Gwyrddach | 9 |
| 1.5 Damcaniaeth newid | 9 |
| 1.6 Ymgysylltu â rhanddeiliaid | 11 |
| 1.7 Ffynonellau ansicrwydd | 11 |
| 2. Opsiynau | 13 |
| 2.1. Fframwaith Polisi | 13 |
| 2.1.1. Gweledigaeth | 13 |
| 2.1.2. Egwyddorion | 13 |
| 2.1.3. Blaenoriaethau | 13 |
| 2.1.4. Themâu | 14 |
| 2.1.5. Canlyniadau erbyn 2040 | 14 |
| 2.1.6. Pobl a chymunedau | 14 |
| 2.1.7. Yr amgylchedd | 14 |
| 2.1.8. Yr economi a lleoedd | 14 |
| 2.2. Cynigion Polisi | 15 |
| 2.2.1. Opsiwn 1 – Gwneud Dim | 15 |
| 2.2.2. Opsiwn 2 – Gwneud y Newid Lleiaf | 15 |
| 2.2.3. Opsiwn 3 – Gwneud Rhywbeth | 15 |
| 2.3. Busnes fel arfer | 15 |
| 2.3.1. Y farchnad dacsis | 16 |
| 2.3.2. Dosbarthiad tacsis | 17 |
| 2.3.3. Polisi cerbydau | 19 |
| 2.3.4. Polisi gweithredwyr | 19 |
| 2.3.5. Cerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn a chymhorthion symudedd | 19 |
| 3.3.6. Diogelwch a thrwyddedu gyrywyr | 22 |
| 3.3.7. Cost siwrneiau | 23 |
| 3. Costau a manteision | 25 |
| 3.1. Cyflwyniad i'r Costau | 25 |

| | |
|---|-----------|
| 3.2. Defnyddwyr | 27 |
| 3.2.1. Cenedlaethol | 27 |
| 3.2.2. Ardaloedd gwledig a threfol | 27 |
| 3.3. Gweithredwyr | 27 |
| 3.3.1. Cenedlaethol | 28 |
| 3.3.2. Gwledig a threfol | 28 |
| 3.4. Diwydiant (busnesau yng Nghymru) | 30 |
| 3.4.1. Cenedlaethol | 30 |
| 3.4.2. Gwledig a threfol | 30 |
| 3.5. Costau cyflawni | 30 |
| 3.6. Astudiaeth achos – Ynys Môn | 31 |
| 3.7. Crynodeb o'r costau ariannol bras i'r farchnad gyflenwi | 31 |
| 3.8. Costau cerbydau trydan | 32 |
| 3.9. Y nifer sy'n defnyddio cerbydau trydan yn naturiol | 33 |
| 3.10. Costau'r Cynigion | 33 |
| 3.10.1. Llywodraeth Cymru | 34 |
| 3.10.2. Llywodraeth Leol | 34 |
| 3.10.3. Y diwydiant tacsis | 34 |
| 3.11. Cyfrifo Costau | 38 |
| 3.11.1. Hyfforddiant Cenedlaethol | 38 |
| 3.11.2. DBS (Gwasanaeth datgelu a gwahardd) | 38 |
| 3.11.3. Profi Cerbydau | 38 |
| 3.11.4. Gwella trefniadau rhannu gwybodaeth | 38 |
| 3.11.5. Safonau Oed/Allyriadau Cerbydau | 39 |
| 3.11.6. Geiriad ar y golau to | 39 |
| 3.11.7. Trwydded gyrrwr cerbyd hurio preifat yn unig / y gallu i gael mwy nag un drwydded | 39 |
| 3.12. Manteision | 40 |
| 3.12.1. Cyflwyniad | 40 |
| 3.12.2. Methodoleg | 40 |
| 3.12.3. Cenedlaethol | 40 |
| 3.12.4. Tecach | 40 |
| 3.12.5. Gwyrddach | 41 |
| 3.12.6. Tecach | 42 |
| 3.12.7. Diogelach | 42 |
| 3.12.8. Gwledig a threfol | 43 |
| 3.13. Gweithredwyr | 45 |
| 3.13.1. Cenedlaethol | 45 |
| 3.13.2. Gwledig a threfol | 45 |
| 3.14. Diwydiant (busnesau yng Nghymru) | 46 |

| | |
|--|-----------|
| 3.14.1. Cenedlaethol | 46 |
| 3.15. Astudiaeth achos – Caerdydd | 46 |
| 3.16. Mabwysiadu cynigion cenedlaethol yn wirfoddol | 48 |
| 4. Asesiadau Effaith | 49 |
| 4.1. Defnyddwyr | 49 |
| 4.1.1. Cenedlaethol | 49 |
| 4.1.2. Gwledig a threfol | 49 |
| 4.2. Gweithredwyr a gywyr | 50 |
| 4.2.1. Cenedlaethol | 50 |
| 4.2.2. Gwledig a threfol | 51 |
| 4.3. Diwydiant (busnesau yng Nghymru) | 51 |
| 4.3.1. Cenedlaethol | 51 |
| 4.3.2. Gwledig a threfol | 51 |
| 4.4. Y cyhoedd | 51 |
| 4.5. Crynodeb | 51 |

Byrfoddau

ALI = Awdurdod Lleol

ALlau = Awdurdodau Lleol

LSOA = Ardaloedd Cynnyrch Ehangach Haen Is

NAFN = Rhwydwaith Gwrth-dwyll Cenedlaethol

WeITAG = Arweiniad ar Arfarnu Trafnidiaeth Cymru

1. Crynodeb o'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol

1.1. Cyflwyniad

Mae'r rhwydwaith trafndiaeth yn sail i'n bywydau bob dydd, gan gysylltu pobl a chymunedau â swyddi, gwasanaethau iechyd, cyfleoedd addysgol a gweithgareddau hamdden. Dylai system trafndiaeth gyhoeddus fodern fod yn hygyrch, yn fforddiadwy ac yn integredig, gan gynnig dewis a chyfle fel opsiwn amgen ymarferol yn lle'r cerbyd preifat. Dylai hefyd fod yn ddiogel, yn gyfforddus ac ar gael i bawb, waeth beth fo'u hamgylchiadau na'u lleoliad.

Uchelgais Llywodraeth Cymru yw darparu rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus cysylltiedig sy'n ddiogel, yn ddibynadwy, yn brydlon, yn amgylcheddol gynaliadwy ac yn hygyrch, ac sy'n diwallu anghenion pobl sy'n teithio. Mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn agwedd hanfodol ar rwydwaith trafndiaeth Cymru. Ar hyn o bryd, mae amrywiaeth o broblemau yn wynebu gwasanaethau tacsis yng Nghymru:

- Mae'r ddeddfwriaeth sy'n llywodraethu tacsis a cherbydau hurio preifat yn hen ac nid yw'n adlewyrchu'r diwydiant fel y mae heddiw.
- Mae'r ddeddfwriaeth bresennol yn seiliedig ar system leol, sy'n mynd yn groes i dechnoleg fodern ac arferion gweithio tacsis a cherbydau hurio preifat.
- Ceir anghysondebau rhwng safonau a phrosesau trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat y 22 Awdurdod Lleol (ALI) yng Nghymru.
- Ceir anallu i gymryd camau gorfodi yn erbyn cerbydau sy'n gweithredu 'y tu allan i'r ardal gartref' (y tu allan i ardal yr awdurdod a roddodd y drwydded).
- Ar hyn o bryd, nid oes gofyniad cyfreithiol i ALLau rannu gwybodaeth â'i gilydd, a allai eu helpu i wneud penderfyniadau.
- Er y gall ALLau gymryd rhan mewn trefniadau gwirfoddol drwy gofrestr gwrthod a dirymu Genedlaethol y Rhwydwaith Gwrth-dwyll Cenedlaethol (NAFN), heb i hyn fod yn orfodol, os caiff trwydded gyrrwr ei gwrthod, ei dirymu neu ei hatal dros dro gan un awdurdod lleol, gall fod yn anodd i'r ALLau eraill gael gafael ar yr wybodaeth honno.
- Mae'r gofynion hyfforddiant cyn trwyddedu o fewn ardaloedd rhai ALLau yn annigonol, gyda hyfforddiant gwael ar ddiogelu, neu fawr ddim ohono, a dim llawer o brotocol diogelu ar waith er mwyn i yrwyr wybod sut i godi pryderon.

Y nod yw i wasanaethau tacsis a cherbydau hurio preifat fod yn fwy diogel ac wedi'u safoni'n fwy ledled Cymru. Mae'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol drafft hwn yn ystyried y gost, y manteision a'r risgiau i fusnesau (sef gweithredwyr tacsis a cherbydau hurio preifat), llywodraeth leol a thrydydd partïon eraill yn sgil cydymffurfio ag unrhyw newidiadau arfaethedig.

1.2. Sail resymegol dros ddiwygio

Prif amcan polisi'r cynigion deddfwriaeth hyn yw diweddarau a moderneiddio'r ddeddfwriaeth bresennol sy'n ymwneud â thacsis a cherbydau hurio preifat er mwyn hwyluso gwasanaeth mwy diogel, mwy cynhwysol a mwy ecogyfeillgar sy'n canolbwyntio ar y cwsmer ac yn diwallu anghenion cenedlaethau'r presennol a'r dyfodol.

Nid yw'r ddeddfwriaeth bresennol sy'n ymwneud â thacsis a cherbydau hurio preifat yn gyfredol mwyach, am fod y ddeddfwriaeth sylfaenol yn dyddio'n ôl i 1847 a 1976. Mae diffyg deddfwriaeth briodol sy'n berthnasol i'r gwasanaeth tacsis a cherbydau hurio preifat presennol wedi arwain at anghysondebau yn y ffordd y caiff tacsis eu rheoli, eu rheoleiddio a'u llywodraethu yng Nghymru. Mae awdurdodau lleol yng Nghymru wedi cymhwyso'r ddeddfwriaeth bresennol mewn gwahanol ffyrdd, gan greu gwahaniaethau sylweddol yn y ffordd y caiff prosesau trwyddedu eu rheoli gan 22 awdurdod lleol y wlad. Fodd bynnag, er bod polisi tacsis wedi'i ddatganoli, ni all Llywodraeth Cymru fandadu unrhyw newidiadau nes y caiff deddfwriaeth wedi'i diweddarau ei deddfu.

1.3. Cynigion

Mae'r cynigion canlynol wedi cael eu hystyried fel rhan o'r opsiwn Gwneud-Rhywbeth.

1. Rhoi a gweinyddu trwyddedau
2. Gorfodi trwyddedau gyrwyr, cerbydau a gweithredwyr
3. Gosod Amodau ar gyfer Polisiâu a Thrwyddedau
4. Trwyddedu Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat
5. Trwyddedu Gweithredwyr
6. Gofyniad trwyddedu triphlyg
7. Cofrestr gwrthod a dirymu genedlaethol (NR3)
8. Meini prawf addasrwydd deiliaid trwyddedau
9. Profi cerbydau
10. Oed/allyriadau cerbydau
11. Polisi gorfodi
12. Troseddau gyrwyr
13. Pwerau gorfodi
14. Materion sy'n ymwneud â'r ffin rhwng Cymru a Lloegr

Gellir grwpio'r cynigion yn ôl eu heffaith ar y farchnad tacsis a cherbydau hurio preifat.

1.3.1. Cost gwneud busnes

Yn gyntaf, nod un is-set o'r cynigion hyn yw safoni'r gofynion ar gyfer gyrwyr a'r busnes tacsis a cherbydau hurio preifat ehangach (gyrwyr, anfonwyr, gweithredwyr). Mae hyn yn golygu y bydd y costau cychwynnol a pharhaus i bob gyrrwr mor unffurf â phosibl heb bennu ffioedd cenedlaethol, waeth beth fo lleoliad, maint nac iechyd y busnes. Mae'n debygol y bydd y cynigion yn arwain at fwy o gysondeb o ran costau cynnal a chadw a

rheoleiddio blynyddol ac, yn sgil mwy o gysondeb o ran safonau, y disgwyliad yw y bydd llai o amrywio rhwng ffioedd trwydded gwahanol awdurdodau lleol. Bydd gwiriadau DBS yn cael eu cynnal yr un mor aml, a bydd costau hyfforddiant yn aros yr un fath. Er y byddant yn cyfrannu at y tair thema y mae'r llywodraeth wedi'u nodi, bydd cynigion o'r math hwn yn sicrhau na fydd y llywodraeth yn ystumio'r farchnad yn ormodol ac, yn bwysicaf oll, yn sicrhau na fydd dim ystumio a allai roi rhai gyrwyr dan anfantais annheg. Drwy sicrhau cysondeb, bydd yn cael gwared ar yr achosion o yrwyr yn cael eu trwyddedu mewn ardaloedd nad ydynt yn bwriadu gweithio ynddynt.

1.3.2. Cynigion ynghylch ansawdd gwasanaeth

Dylai'r cyhoedd gael gwasanaeth gwell drwy Gymru gyfan, a bydd hynny'n digwydd. Bydd hyfforddiant i yrwyr a gwelliannau i gerbydau yn helpu'r diwydiant i ddarparu gwasanaeth cwsmeriaid ardderchog yn fwy cyson.

Bydd Safonau Cenedlaethol yn helpu i wella allyriadau tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru. Bydd newid i fflyd di-allyriadau yn dibynnu ar nifer o ffactorau – cost y newid, manteision economaidd gwneud hynny, argaeledd cerbydau, seilwaith, a phryderon perthnasol eraill hefyd. Bydd hyn o fudd i'r cwsmer a'r amgylchedd.

O dan y cynigion, byddai angen i yrwyr sydd wedi'u trwyddedu yn Lloegr ac sy'n gwneud cryn dipyn o waith yng Nghymru (lle y bydd y siwrnai'n dechrau ac yn gorffen yng Nghymru) gael eu trwyddedu yng Nghymru. Mae'r cynnig hwn yn dileu'r posibilrwydd y gallai tacsis neu gerbydau hurio preifat sydd wedi'u cofrestru ag awdurdodau yn Lloegr sydd â gofynion is o ran ansawdd gwasanaeth, godi prisiau is na gyrwyr sydd wedi'u trwyddedu yng Nghymru. Bydd hyn o fudd i ddefnyddwyr tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru, a fydd bellach yn gallu disgwyl cerbyd, gyrrwr a gwasanaeth gweithredwr o safon gyson.

Y gofynion ansawdd gwasanaeth fydd yn cyfrannu fwyaf at y themâu Diogelwch a Chydraddoldeb, gan sicrhau y gall y cyhoedd gael gwasanaethau cyson a da.

1.4 Y berthynas rhwng grwpiau'r cynigion a'r tair thema

1.4.1. Diogelach

A fydd y cynigion yn arwain at siwrneiau mwy diogel?

Gellir dweud yn hyderus y bydd y cynigion deddfwriaethol yn arwain at fanteision sylweddol o ran diogelwch, a hynny i'r cyhoedd, defnyddwyr a gyrwyr. Dyma un o'r manteision amlycaf, ac mae'n un a fydd yn bwysig i'r cyhoedd ac yn adfywio delwedd gyhoeddus y sector hefyd. Ar hyn o bryd, mae nifer o awdurdodau lleol yn rhoi trwydded i yrwyr sydd â safonau is na chynigion Llywodraeth Cymru. Er enghraifft: derbyn safonau meddygol grŵp 1; cynnal gwiriadau DBS bob tair blynedd; rhoi hyfforddiant sylfaenol; peidio â chynnal gwiriadau trwydded DVLA; peidio â defnyddio NR3 i chwilio am drwyddedau sydd wedi'u gwrthod/dirymu; neu beidio â rhoi hyfforddiant gloywi ar ddiogelu ar ôl rhoi trwydded yn y lle cyntaf. Hefyd, nid oes gan rai awdurdodau lleol safonau penodol ar gyfer profi cerbydau, ac maent yn dibynnu ar brofion MOT blynyddol.

Bydd trefniadau gorfodi gwell mewn perthynas â throseddau hefyd yn rhoi hyder i yrwyr a chwsmeriaid. Yn nes ymlaen, gall hyn arwain at lai o gwynion heb eu datrys, a gwella delwedd y diwydiant.

1.4.2. Tecach

A fydd y cynigion yn arwain at fynediad mwy unffurf at wasanaethau tacsis a cherbydau hurio preifat?

Ni ddisgwylir y byddai'r cynigion yn arwain at fynediad gwaeth, o ran nifer y tacsis sydd ar gael nac amseroedd aros, mewn unrhyw ardal. Mae'r adran hon hefyd yn ymdrin â'r posibilrwydd o gynnydd yn y gost i rai gyrwyr a gweithredwyr yn sgil hyfforddiant a safonau cerbydau uwch os yw'r safonau gofynnol o ran hyfforddiant a cherbydau yn isel.

A fydd y cynigion yn arwain at brofiad mwy diogel a pharchus i gwsmeriaid?

Bydd y cynigion yn gwneud cyfraniad mawr at gyflawni nodau'r thema Tecach. Dylai gwell safonau hyfforddiant a thrwyddedu gwell, wedi'u rhoi ar waith yn gyson, sicrhau gwell gwasanaeth cwsmeriaid a'i gwneud yn ofynnol i weithredwyr lunio polisi ar ddiwallu anghenion teithwyr anabl, plant ac oedolion agored i niwed, a bydd hyn yn sicrhau y caiff y gwasanaeth a gynigir ei asesu yn erbyn y safonau hynny.

A fydd hyn yn arwain at brofiad gwell i'r cwsmer yn gyffredinol?

Bydd yn cyfrannu at ddelwedd well o dacsis a chanfyddiad gwell ymhlith y cyhoedd, a allai arwain at gynnydd yn y galw.

1.4.3. Gwyrddach

A fydd y Bil yn arwain at fargen well ar gyfer yr amgylchedd, yn cyfrannu at osod esiampl ac yn lliniaru effeithiau newid hinsawdd?

Disgwylir y bydd y gofynion yn y cynigion deddfwriaethol i bob cerbyd fod yn ddi-allyriadau rywbyrd yn y dyfodol yn cael effaith gadarnhaol iawn, drwy leihau'r holl allyriadau deunydd gronynnol ac allyriadau pibellau mwg y mae'r sector tacsis yn gyfrifol amdanynt. Hefyd, bydd disodli tua 9,200 o gerbydau yn gwneud cyfraniad bach at leihau allyriadau nwyon tŷ gwydr ac yn helpu i sicrhau gwell Ansawdd Aer Lleol mewn ardaloedd trefol lle mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn cyfrif am gyfran fawr o'r fflyd.

1.5 Damcaniaeth newid

Damcaniaeth newid yw sgerbwd y dadansoddiad. Mae'r adran ar gostau a manteision economaidd yn dilyn y sail resymegol a amlinellir yn y ddamcaniaeth newid, yn ymhelaethu ar yr allbynnau a'r manteision a amlinellir yn y ddamcaniaeth ac, yn gyffredinol, yn datblygu'r syniadau a gyflwynir yma.

Mae damcaniaeth newydd syml a chynhwysfawr wedi cael ei pharatoi ar gyfer y dadansoddiad hwn.

Mae'r diagram canlynol yn dangos y mewnbynnau, yr allbynnau, y canlyniadau disgwylidig a chrynodeb o'r newid rheoleiddiol arfaethedig.

Ffigur 1: Damcaniaeth newid



1.6 Ymgysylltu â rhanddeiliaid

Cyn dechrau ar y dadansoddiad, cafodd y 22 awdurdod lleol yng Nghymru eu gwahodd i roi gwybodaeth leol. Roedd yr wybodaeth y gofynnwyd amdani yn ymwneud ag agweddau ar reoleiddio tacsis a cherbydau hurio preifat yn lleol, yn ogystal â'r rhyngweithio rhwng cludiant bysiau cymunedol a thacsis. Rhoddwyd lle i ychwanegu sylwadau neu unrhyw ddata ychwanegol y dylid eu nodi, ym marn yr awdurdodau. Rhannwyd y data'n adrannau fel a ganlyn:

- Y farchnad cyflenwyr Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat,
- Costau cyflenwyr Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat,
- Costau Awdurdodau Lleol,
- Cwynion ac achosion o dorri rheolau.

Ac eithrio cludiant i'r ysgol, mae'r data a gafwyd ar y cyflenwad a'r costau bron yn gyflawn. Lle y ceir bylchau, y rheswm yw nad yw'r awdurdodau lleol yn cofnodi'r data hyn, neu eu bod ond yn rhoi un math o drwydded. Mae tueddiad i'r un wybodaeth beidio â bod ar gael neu beidio â chael ei chofnodi. Mae'r adrannau a oedd yn anghyflawn yn aml wedi'u rhestru isod:

- Nifer yr anfonwyr hysbys;
- Cost rhoi a rheoli'r holl drwyddedau;
- Costau eraill i'r awdurdod;
- Nifer y cwynion – gweithredwr;
- Nifer yr achosion o yrwyr yn torri rheolau traffig ffyrdd.

Y gobaith yw y bydd cwmnïau cerbydau hurio preifat yn gallu rhoi data a llenwi'r bylchau drwy'r broses ymgynghori.

Mae cwmpas da i'r data cyhoeddus ac, fel arfer, maent yn rhannu'r cerbydau'n gerbydau hurio preifat a thacsis ac, yn achlysurol iawn, gerbydau trwydded ddeuol. Caiff y data hyn eu defnyddio'n helaeth ar gyfer y dimensiwn dadansoddi cenedlaethol ac, i raddau llai, ar gyfer yr astudiaethau achos a chymharu'r dimensiynau gwledig a threfol, gan ychwanegu cymaint â phosibl at yr wybodaeth leol sy'n brin.

1.7 Ffynonellau ansicrwydd

Y ffynhonnell ansicrwydd yn y dadansoddiad hwn yw newid technolegol (sut y bydd y sector yn datblygu, technoleg apiâu, cerbydau awtonomaidd), ansicrwydd ar ochr y galw, ac ansicrwydd yn y farchnad gyflenwi.

Nid oes digon o dystiolaeth o nodweddion marchnad y galw. Byddai nodweddion y farchnad, fel yr adegau prysur mewn gwahanol ardaloedd neu ganolrif y prisiau a delir, yn ddata defnyddiol i'w hystyried. Mae astudiaethau manwl o'r farchnad yn bodoli mewn economïau datblygedig tebyg. Lluniodd Adran Drafnidiaeth Llywodraeth Gorllewin

Awstralia Arolwg Gyrwyr blynyddol¹. Daethpwyd i'r casgliad mai gwaith anfon (h.y. lle na chaiff tacsî ei fflagio) yw tua 54% o'r holl siwrneiau tacsî (gyda'r gweddill yn waith safle tacsîs a fflagio), ond mae'r ganran hon yn amrywio'n sylweddol ar wahanol adegau o'r dydd. Mae gwaith safle tacsîs yn llawer pwysicach ar adegau prysur ar benwythnosau a hefyd yn bwysicach ar ôl oriau gwaith arferol ac yn gynnar yn y bore. Mae data eraill gan Adran Drafnidiaeth Gorllewin Awstralia yn dangos bod y diwydiant wedi'i nodweddu gan gyfnod prysur crynodedig iawn o alw ar nos Wener a nos Sadwrn, pan fydd mwy na hanner y teithiau'n digwydd. Yn ogystal â hynny, mae'n ymddangos bod y gyfran o waith wedi'i archebu ymlaen llaw mewn rhanbarthau 'gwledig' (h.y. anfetropolitanaid yn llawer uwch nag yn rhanbarth metropolitaidd Perth. Ni ellir cymharu'r canfyddiad olaf hwn yn uniongyrchol â Chymru am fod y gofynion o ran cerbydau a hyfforddiant i yrwyr yn is yn ardaloedd gwledig Gorllewin Awstralia.

Un enghraifft arall yw UDA, lle mae'n ymddangos bod mwy o ddiddordeb academaidd yn cael ei gyfeirio at weithredwyr cwmnïau'r rhwydwaith trafnidiaeth, ac mae'n bosibl y caiff mwy o ddata eu casglu. Mae un papur academaidd diweddar yn rhoi amcangyfrifon o'r defnydd o dacsîs a cherbydau hurio preifat yn ninasoedd mawr UDA², gan ddarganfod bod gyrwyr tacsîs yn treulio mwy o amser yn gwasanaethu teithwyr o gymharu â chyfanswm eu horiau gwaith, a hynny efallai am fod llawer o yrwyr cerbydau hurio preifat yn UDA yn gweithio'n rhan-amser. Nid oes data nac arolwg cyfatebol ar gyfer y DU. Mae'r papur hwnnw hefyd yn amcangyfrif bod gyrwyr cerbydau hurio preifat yn debygol o gael cyfradd defnyddio uwch na thacsîs, yn seiliedig ar filltiroedd y tro hwn yn hytrach na'r amser y mae teithwyr yn ei dreulio mewn cerbydau.

Byddai canfyddiadau tebyg yn ddefnyddiol ar gyfer y dadansoddiad hwn ond nid ydynt ar gael ar gyfer cyd-destun Cymru a'r DU. Byddai'r wybodaeth hon yn helpu i sicrhau dadansoddiad manylach, gyda mwy o sicrwydd, ynghylch y ffordd y bydd y cynigion yn effeithio ar yrwyr tacsîs, gyrwyr cerbydau hurio preifat, gyrwyr cwmnïau'r rhwydwaith trafnidiaeth a chwsmeriaid. Mae'n debygol bod rhai o'r adegau pan fydd y galw ar ei uchaf yn debyg yng Nghymru, er enghraifft yn ystod digwyddiadau mawr mewn ardal neu ar benwythnosau. Y rhanriad rhwng gwaith wedi'i archebu ymlaen llaw, gwaith safle tacsîs neu waith fflagio, neu hyd yn oed faint o oriau y mae gyrwyr yn eu gweithio, yw un o wendidau'r dadansoddiad presennol. Dim ond data ar gyfer Caerdydd y gellid dod o hyd iddynt, gan ddefnyddio adroddiad a gyhoeddwyd yn flaenorol. Mewn ardaloedd eraill, gwneir tybiaethau ynghylch tueddiadau teithio personol, ac mae'r dadansoddiad wedi'i osod allan yn ofalus, er mwyn tynnu sylw at y gwahanol gasgliadau, sy'n amrywio yn ôl tybiaethau ynghylch patrymau gweithio ac enillion gyrwyr, yn ogystal ag arferion teithwyr.

O safbwynt cwbl economaidd, nid oes gwybodaeth ar gael i Lywodraeth Cymru am y galw am dacsîs. Ni ellir dweud yn hyderus y bydd y cynigion yn newid cost ymylol darparu siwrnai, er enghraifft, am nad yw'n hysbys faint o siwrneiau y bydd eu hangen ar lefel gyfanredol. Serch hynny, gellir dod i gasgliadau ynglŷn â chost gyfartalog darparu siwrnai mewn tacsî neu gerbyd hurio preifat, a'r effaith gyffredinol ar gwsmeriaid. Mae'r casgliadau yn yr adroddiad hwn yn rhannu'n ddau yn dibynnu ar b'un a ydym yn cyfeirio at dacsîs neu gerbydau hurio preifat, ac at ardaloedd gwledig neu drefol.

¹ [Economic Alternatives RACWA Taxis Final Report 2014](#)

² [Disruptive Change in the Taxi Business](#)

2. Opsiynau

Mae'r adran hon yn amlinellu'r fframwaith ar gyfer pennu'r weledigaeth a'r uchelgeisiau ar gyfer y diwydiant tacsis a cherbydau hurio preifat, gan gynnwys y tair thema sydd yn y Bil: Tecach, Gwyrddach, Diogelach. Mae'n rhoi mwy o gyd-destun i'r newidiadau arfaethedig ac yn amlinellu'r opsiynau a gaiff eu hasesu yn nes ymlaen yn y ddogfen.

2.1. Fframwaith Polisi

Mae strategaeth drafnidiaeth Cymru yn nodi uchelgais y sector tacsis a cherbydau hurio preifat hyd at 2040.

2.1.1. Gweledigaeth

Gweledigaeth Llywodraeth Cymru: Rydym am greu system trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat sy'n addas i Gymru fodern, sy'n hyrwyddo diogelwch teithwyr a gyrwyr, yn cyfrannu at amgylchedd glanach, yn gwella profiad y cwsmer, ac yn hygyrch i bawb.

2.1.2. Egwyddorion

Prif amcan polisi Gweinidogion Cymru mewn perthynas â'r Bil Drafft hwn yw diweddarau a moderneiddio'r ddeddfwriaeth bresennol sy'n ymwneud â thacsis a cherbydau hurio preifat er mwyn hwyluso gwasanaeth mwy diogel, mwy cynhwysol a mwy ecogyfeillgar sy'n canolbwyntio ar y cwsmer ac yn diwallu anghenion cenedlaethau'r presennol a'r dyfodol.

2.1.3. Blaenoriaethau

Dros y flwyddyn nesaf, bydd Llywodraeth Cymru yn gwneud y canlynol:

- datblygu safonau cenedlaethol ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru, gan ymdrin â materion megis addasrwydd ymgeiswyr/deiliaid trwyddedau, mesurau diogelwch cerbydau, profi cerbydau, a hyfforddiant i yrwyr a gweithredwyr
- sicrhau bod gan reoleiddwyr y pwerau angenrheidiol i gymryd camau gorfodi effeithiol
- Gwella trefniadau rhannu gwybodaeth rhwng y 22 awdurdod lleol yng Nghymru er mwyn hwyluso cysondeb a hybu diogelwch y cyhoedd
- diogelu'r buddsoddiad presennol mewn tacsis hygyrch ynghyd â thechnoleg lanach mewn injans er mwyn sicrhau na fyddwn yn lleihau'r cyflenwad o gerbydau hygyrch
- gweithio gydag awdurdodau lleol, y sector, yr Adran Drafnidiaeth a defnyddwyr i ddiwygio'r system drwyddedu er mwyn sicrhau ffordd gyson o weithredu sy'n hybu diogelwch ac sy'n peri llai o ddryswch i gwsmeriaid
- gweithio gyda phartneriaid i sicrhau bod gyrwyr yn gwneud i bawb deimlo bod croeso iddynt ac yn cydymffurfio â'r safonau a'r rheoliadau ar hygyrchedd

- gweithio gyda'r sector i newid pob tacsî a cherbyd hurio preifat am rai di-allyriadau
- sicrhau bod y seilwaith gofynnol ar waith i gefnogi'r newid i dacsîs di-allyriadau.

2.1.4. Themâu

Mae'r datganiad o weledigaeth yn canolbwyntio ar y tair thema ganlynol:

1. **Diogelach:** bydd safonau cenedlaethol yn anelu at sicrhau bod gweithredwyr, cerbydau a gyrwyr yn ddiogel ac yn addas i'w trwyddedu. Bydd gan reoleiddwyr y pwerau angenrheidiol i gymryd camau gorfodi effeithiol pan fo angen.
2. **Gwyrddach:** bydd cerbydau trwyddedig glanach yn cyfrannu at dargedau cenedlaethol ar gyfer amgylchedd glanach a lleihau nwyon tŷ gwydr.
3. **Tecach:** y nod yw sicrhau bod pob teithiwr, waeth beth fo'i rywedd na ph'un a oes ganddo anabledd ai peidio, yn gallu cael gafael ar gerbyd addas. Bydd gwell hyfforddiant i yrwyr a gweithredwyr yn darparu gwasanaeth sy'n diwallu anghenion y cwsmer. Bydd safonau cenedlaethol yn helpu i gysoni'r gofynion ar gyfer gyrwyr a busnesau tacsîs/cerbydau hurio preifat.

2.1.5. Canlyniadau erbyn 2040

Erbyn 2040, bydd tacsîs a cherbydau hurio preifat wedi gwneud cyfraniad sylweddol at ein huchelgeisiau o ran llesiant oherwydd:

2.1.6. Pobl a chymunedau

- Ni waeth ble y bydd cwsmeriaid yn byw yng Nghymru, byddant yn cael lefel dda o wasanaeth tacsîs neu gerbydau hurio preifat gyda cherbydau diogel a hygyrch sydd ar gael yn hawdd, a gyrwyr addas sy'n darparu gwasanaeth da i gwsmeriaid
- Bydd gyrwyr tacsîs a cherbydau hurio preifat yn gweithredu fel cenhadon pwysig i Gymru, gan chwarae rôl allweddol wrth gyflwyno ymwelwyr i Gymru

2.1.7. Yr amgylchedd

- Bydd llai o angen am geir preifat a bydd mwy o ddefnydd o dacsîs a cherbydau hurio preifat
- Bydd pob tacsî a cherbyd hurio preifat yn gerbyd di-allyriadau

2.1.8. Yr economi a lleoedd

- Bydd tacsîs a cherbydau hurio preifat yn galluogi mwy o bobl i gael gafael ar wasanaethau ac achub ar gyfleoedd gwaith, hamdden ac addysg drwy ategu gwasanaethau trafniadaeth gyhoeddus
- Bydd sector tacsîs a cherbydau hurio preifat ffyniannus a phroffesiynol yng Nghymru yn cael budd o ddull cyson o ymdrin â safonau trwyddedu, a safonau uchel o hyfforddiant i yrwyr a gwasanaeth cwsmeriaid

2.2. Cynigion Polisi

Mae tri phrif opsiwn wedi cael eu nodi ar ddechrau'r gwaith hwn:

1. Gwneud-Dim – Busnes fel Arfer
2. Gwneud-y-Newid-Lleiaf – Mabwysiadu safonau cenedlaethol yn wirfoddol
3. Gwneud-Rhywbeth – Mandadu safonau cenedlaethol cyson ar y system dwy haen sydd eisoes yn bodoli

Y prif opsiynau sy'n cael eu hasesu yn erbyn ei gilydd yw Busnes fel Arfer (1) a Gwneud-Rhywbeth (3).

2.2.1. Opsiwn 1 – Gwneud Dim

Mae'r opsiwn hwn yn cynrychioli'r sefyllfa bresennol, sef Busnes fel Arfer. Mae'n golygu peidio â gwneud newidiadau o ran rheoleiddio, swyddogaethau awdurdodau lleol, gorfodi nac unrhyw faterion eraill sy'n ymwneud â thacsis a cherbydau hurio preifat. Yr opsiwn hwn yw'r llinell sylfaen y byddwn yn cymharu'r opsiwn Gwneud-Rhywbeth â hi.

2.2.2. Opsiwn 2 – Gwneud y Newid Lleiaf

Mae'r opsiwn hwn yn cynrychioli mabwysiadu safonau cenedlaethol yn wirfoddol. Yn genedlaethol, mae'r 22 awdurdod lleol wedi gallu cytuno ar nifer o safonau gofynnol ar gyfer gyrywyr. Nid yw'r ALLau yn awyddus i fabwysiadu safonau eraill yn genedlaethol am fod pob ALI o'r farn bod ei safonau'n addas at y diben er gwaethaf y gwahaniaethau enfawr o ran terfynau oed/allyriadau, gofynion profi cerbydau, gofynion hyfforddiant, amllder profion a gofynion ychwanegol eraill i yrywyr.

2.2.3. Opsiwn 3 – Gwneud Rhywbeth

Dyma'r opsiwn sy'n cael ei asesu yn erbyn Gwneud-Dim yng ngweddill yr adroddiad hwn. Mae'n cynrychioli rhoi safonau cenedlaethol gorfodol cyson ar waith ar y system dwy haen (tacsis a cherbydau hurio preifat) sydd eisoes yn bodoli. Oni nodir fel arall, mae'r adroddiad hwn yn cymharu Gwneud-Dim (opsiwn 1) â Gwneud-Rhywbeth (opsiwn 3) bob amser.

2.3. Busnes fel arfer

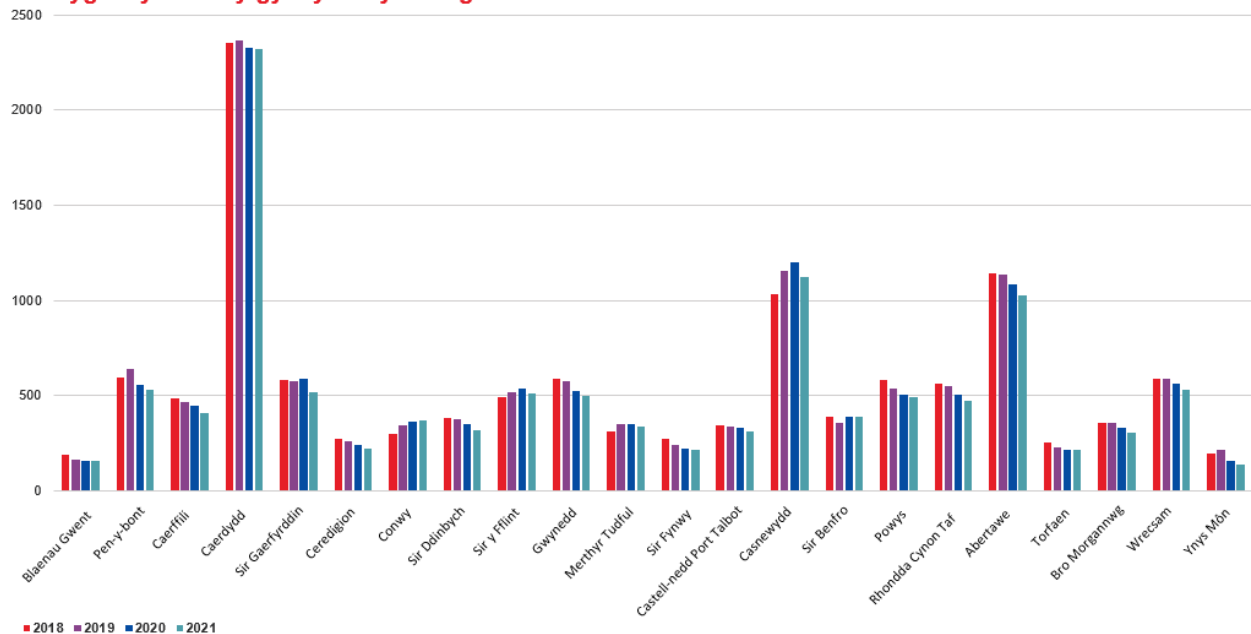
Mae'r bennod hon yn archwilio'r sefyllfa bresennol yn fanwl. Caiff yr holl ddata sydd ar gael i'r cyhoedd eu hadolygu. Rhoddir cyflwyniad cychwynnol i'r dimensiynau gwledig a threfol. Bydd y dadansoddiad sylfaenol hwn yn ddefnyddiol iawn wrth symud ymlaen at yr adrannau costau a manteision, am nifer o resymau. Daw'r data sydd ar gael ar gyfer yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol o wahanol ffynonellau, ac felly bydd angen eu cyfuno a'u trafod er mwyn gwneud synnwyr ohonynt. Mae'r cynigion yn effeithio ar sawl rhan o gymdeithas yng Nghymru. Felly, heb ddadansoddi'r sefyllfa bresennol mewn modd cynhwysfawr, mae'n bosibl na fydd effaith y newidiadau yn glir.

2.3.1. Y farchnad dacsis

Y dangosyddion pwysicaf sydd ar gael i'r cyhoedd o ran iechyd y marchnadoedd tacsis a cherbydau hurio preifat yw niferoedd gyrwyr a cherbydau. Mae'r niferoedd hyn wedi lleihau'n flynyddol mewn sawl awdurdod, o fewn tua hanner yr holl awdurdodau lleol yng Nghymru. Mae hyn yn dangos bod y rhagolygon ar gyfer y sector yn gymysg. Mae'r ffigurau diweddaraf ar gyfer 2022 yn dangos bod niferoedd y cerbydau hurio preifat wedi cynyddu a bod nifer y tacsis wedi lleihau eto.

Ffigur 2: Nifer y gyrwyr trwyddedig 2018-2021

Datblygiad yn nifer y gyrwyr trwyddedig



Mae'r data diweddaraf yn atgyfnerthu'r duedd hon o grebachiad bach cyffredinol yn y diwydiant. Maent hefyd yn dangos amrywiadau tuag i fyny a thuag i lawr mewn niferoedd gyrwyr cerbydau hurio preifat, a bod yr holl ffactorau eraill (gyrwyr tacsis yn unig, gyrwyr â thrwydded ddeuol) wedi lleihau mewn nifer dros amser. Mae nifer y cerbydau hurio preifat wedi cynyddu yn 2022 ac mae nifer yr holl fathau eraill o drwydded o safbwynt Cymru gyfan wedi lleihau. Mae'n bosibl bod pandemig COVID-19 wedi effeithio ar y lleihad yn nifer y cerbydau a gyrwyr trwyddedig yn 2020 a 2021.

Tabl 1: Tueddiadau o ran gyrwyr taccsis, gyrwyr cerbydau hurio preifat a gyrwyr â thrwydded ddeuol

| Blwyddyn | Cyfanswm y taccsis trwyddedig (miloedd) | Gyrwyr â thrwydded taccsi yn unig (miloedd) | Cyfanswm y gyrwyr cerbydau hurio preifat trwyddedig (miloedd) | Gyrwyr â thrwydded cerbyd hurio preifat yn unig (miloedd) | Trwyddedau deuol gyrwyr taccsis a cherbydau hurio preifat (miloedd) |
|----------|---|---|---|---|---|
| 2005 | 3.9 | 2.2 | 4.2 | 1.7 | 7.5 |
| 2007 | 4.7 | 2.0 | 3.7 | 1.8 | 7.4 |
| 2009 | 4.9 | 2.0 | 4.6 | 1.9 | 8.3 |
| 2011 | 5.0 | 2.0 | 4.1 | 1.8 | 8.5 |
| 2013 | 4.9 | 0.9 | 3.0 | 1.3 | 9.5 |
| 2015 | 5.1 | 1.0 | 4.1 | 1.3 | 9.3 |
| 2017 | 5.1 | 0.4 | 4.8 | 1.4 | 9.8 |
| 2018 | 5.0 | 0.5 | 4.9 | 1.6 | 10.2 |
| 2019 | 5.0 | 0.5 | 5.4 | 1.8 | 10.1 |
| 2020 | 4.9 | 0.3 | 5.3 | 1.8 | 9.8 |
| 2021 | 4.6 | 0.3 | 4.6 | 1.7 | 9.4 |
| 2022 | 4.3 | 0.2 | 5.0 | 1.7 | 8.9 |

2.3.2. Dosbarthiad taccsis

Cafodd nifer o ddangosyddion eu paratoi a'u casglu er mwyn cael cipolwg ar ochr gyflenwi'r farchnad. Er i ryw faint o ystadegau cenedlaethol a data lleol gael eu darparu, nid oes gan yr un endid cyhoeddus ddata cynhwysfawr am y cyflenwad o daccsis a cherbydau hurio preifat. Felly, er y gellir dweud yn hyderus faint o yrwyr a cherbydau oedd ar gael i gwsmeriaid alw arnynt, nid oes gwybodaeth am hyd y sifftiau a weithiwyd, yr union berthynas rhwng y rhifau gyrwyr a rhifau cerbydau, na dosbarthiad y gyrwyr trwyddedig mewn awdurdodau heblaw'r un lle y cawsant eu trwyddedu. Er bod y data coll hyn yn peri risg i'r dadansoddiad a gyflwynir yma, gellir dod i rai casgliadau ynglŷn â'r cyflenwad o daccsis mewn gwahanol awdurdodau o hyd. Mae **Tabl 2** isod yn dangos pob awdurdod ynghyd â'i gyfradd gyfatebol o ran taccsis fesul person, safle'r gymhareb hon mewn rhestr lle mae'r safle cyntaf yn golygu'r nifer mwyaf o daccsis ar gael fesul person, a safle cyfatebol i'r boblogaeth, lle mae'r safle cyntaf unwaith eto'n adlewyrchu'r niferoedd mwyaf o bobl yn byw yn yr awdurdod hwnnw.

Tabl 2: Dosbarthiad taccis ledled Cymru, 2021 (dadansoddiad Arup ei hun gan ddefnyddio data'r Adran Drafndiaeth a'r Cyfrifiad, heb gynnwys cerbydau hurio preifat)

| Awdurdod | Math | Ffactor – taccis fesul person | Taccis sydd ar gael fesul person (safle) | % o boblogaeth Cymru (safle) | Cymharu'r galw a'r cyflenwad |
|--------------------------|---------|-------------------------------|--|------------------------------|--|
| Casnewydd | Trefol | 0.0056 | 1 | 6 | Y cyflenwad mwyaf, poblogaeth fwy |
| Caerdydd | Trefol | 0.0055 | 2 | 1 | Y cyflenwad mwyaf, y boblogaeth fwyaf |
| Abertawe | Trefol | 0.0037 | 3 | 2 | Cyflenwad mwy, y boblogaeth fwyaf |
| Merthyr Tudful | Trefol | 0.0033 | 4 | 22 | Cyflenwad mwy, y boblogaeth leiaf |
| Wrecsam | Trefol | 0.0033 | 5 | 10 | |
| Gwynedd | Gwledig | 0.0032 | 6 | 14 | |
| Pen-y-bont ar Ogwr | Trefol | 0.0029 | 7 | 8 | |
| Sir Ddinbych | Gwledig | 0.0027 | 8 | 16 | |
| Powys | Gwledig | 0.0026 | 9 | 11 | |
| Sir Gaerfyrddin | Gwledig | 0.0024 | 10 | 4 | |
| Ceredigion | Gwledig | 0.0022 | 11 | 19 | Cyflenwad llai, poblogaeth lai |
| Sir y Fflint | Gwledig | 0.0022 | 12 | 7 | |
| Conwy | Gwledig | 0.0021 | 13 | 15 | |
| Sir Benfro | Gwledig | 0.0021 | 14 | 13 | |
| Torfaen | Gwledig | 0.0021 | 15 | 18 | |
| Castell-nedd Port Talbot | Gwledig | 0.0020 | 16 | 9 | Cyflenwad llai, poblogaeth fwy |
| Caerffili | Trefol | 0.0020 | 17 | 5 | Cyflenwad llai, poblogaeth fwy |
| Sir Fynwy | Gwledig | 0.0019 | 18 | 17 | |
| Blaenau Gwent | Gwledig | 0.0017 | 19 | 21 | |
| Bro Morgannwg | Gwledig | 0.0016 | 20 | 12 | Y cyflenwad lleiaf, poblogaeth fwy |
| Rhondda Cynon Taf | Gwledig | 0.0015 | 21 | 3 | Y cyflenwad lleiaf, y boblogaeth fwyaf |
| Ynys Môn | Gwledig | 0.0013 | 22 | 20 | |

*Mae'r diffiniad o fath o ardal yn seiliedig ar ddadansoddiad GIS/OSMaps o ardal adeiledig yn unig. Mae'r dosbarthiad hwn yn cyfateb yn fras i'r un a ddefnyddir yn yr Asesiad Effaith Integredig a chan StatsCymru, gydag ambell eithriad lle y caiff lleoedd eu disgrifio fel ardaloedd gwledig yma ac fel ardaloedd trefol mewn manau eraill.

Gan dybio cyfradd siwrneiau gyson yn yr holl awdurdodau hyn, caiff rhai awdurdodau eu gwasanaethu'n waeth nag eraill. Mae hyn yn golygu y gallai rhai pobl ei chael hi'n anodd dod o hyd i daccis ar adegau pan fydd y galw ar ei uchaf. Felly, gall hynny olygu y bydd pobl yn yr awdurdodau hyn yn defnyddio cerbydau hurio preifat yn amlach, neu fod cerbydau hurio preifat wedi llenwi bwlch yn y galw yn yr awdurdodau hyn. Goblygiadau damcaniaethol yw'r rhain, gan nad yw ystadegau cenedlaethol ar drwyddedau gweithredwyr yn gwahaniaethu rhwng gwahanol fathau o weithredwyr, gyda dim ond trwyddedau gweithredwyr cerbydau hurio preifat yn cael eu cofnodi.

Er y gall un awdurdod lleol fod yn yr wythfed safle o ran taccis fesul person, mae'n bosibl y bydd rhai ardaloedd o fewn yr awdurdod hwnnw'n gwneud yn well neu'n waeth na'r cyfartaledd, wrth gwrs. Er enghraifft, gall y rhan fwyaf o'r taccis a'r gyrwyr gael eu denu at dref benodol o fewn ardal ALI ac mae'n bosibl y bydd niferoedd bach o gerbydau a gyrwyr yn gwasanaethu ardaloedd lleol mewn rhannau eraill o'r sir.

2.3.3. Polisi cerbydau

Mae'r amgylchedd polisi presennol mewn perthynas â cherbydau yn amrywio fesul awdurdod lleol. Nifer cyfyngedig iawn o awdurdodau sydd â chwe rheol polisi cerbydau neu fwy ar waith. Yr awdurdodau sydd â'r amodau cerbydau mwyaf caeth yw Torfaen, Castell-nedd Port Talbot a Chasnewydd.

Casnewydd yw'r unig awdurdod sydd wedi rhoi rheoliadau sy'n gysylltiedig â'r hinsawdd neu ansawdd aer ar waith mewn perthynas â cherbydau, gyda safonau allyriadau ar waith ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat. Mae gan y rhan fwyaf o'r awdurdodau eraill gyfyngiadau oed, sy'n ddirprwy ar gyfer y gofynion uchaf o ran allyriadau. Mae'r dull hwn yn wahanol i bennu targedau uniongyrchol ar gyfer allyriadau, ac mae'n ymatebol yn hytrach na rhagnodol.

Fel y mae pethau, heb y newid polisi, rhaid i bob gyrrwr sicrhau ei fod yn ymwybodol o'r gofynion sydd ar waith yn yr ardal y bydd yn gweithredu ynddi fel arfer, neu gall ddewis ei drwyddedu ei hun mewn ardal wahanol, lle mae safonau mwy llac ar waith, os yw'r opsiwn hwn ar gael iddo.

2.3.4. Polisi gweithredwyr

Ar hyn o bryd, mae'n ofynnol i weithredwyr gadw cofnodion o archebion drwy amodau trwyddedu sy'n ofynnol gan yr awdurdod lleol, megis amser, dyddiad a lleoliad casglu, a'r cerbyd a'r gyrrwr a ddefnyddiwyd. Gall y math o gofnodion a gedwir amrywio o un gweithredwr i'r llall, er enghraifft cadw cyfrifon ysgrifenedig neu gadw cofnodion data electronig. Dylai fod yn hawdd sicrhau cysondeb yn y ffordd y caiff cofnodion eu cadw drwy safonau gweithredwyr cenedlaethol heb darfu ar fformat y cofnodion.

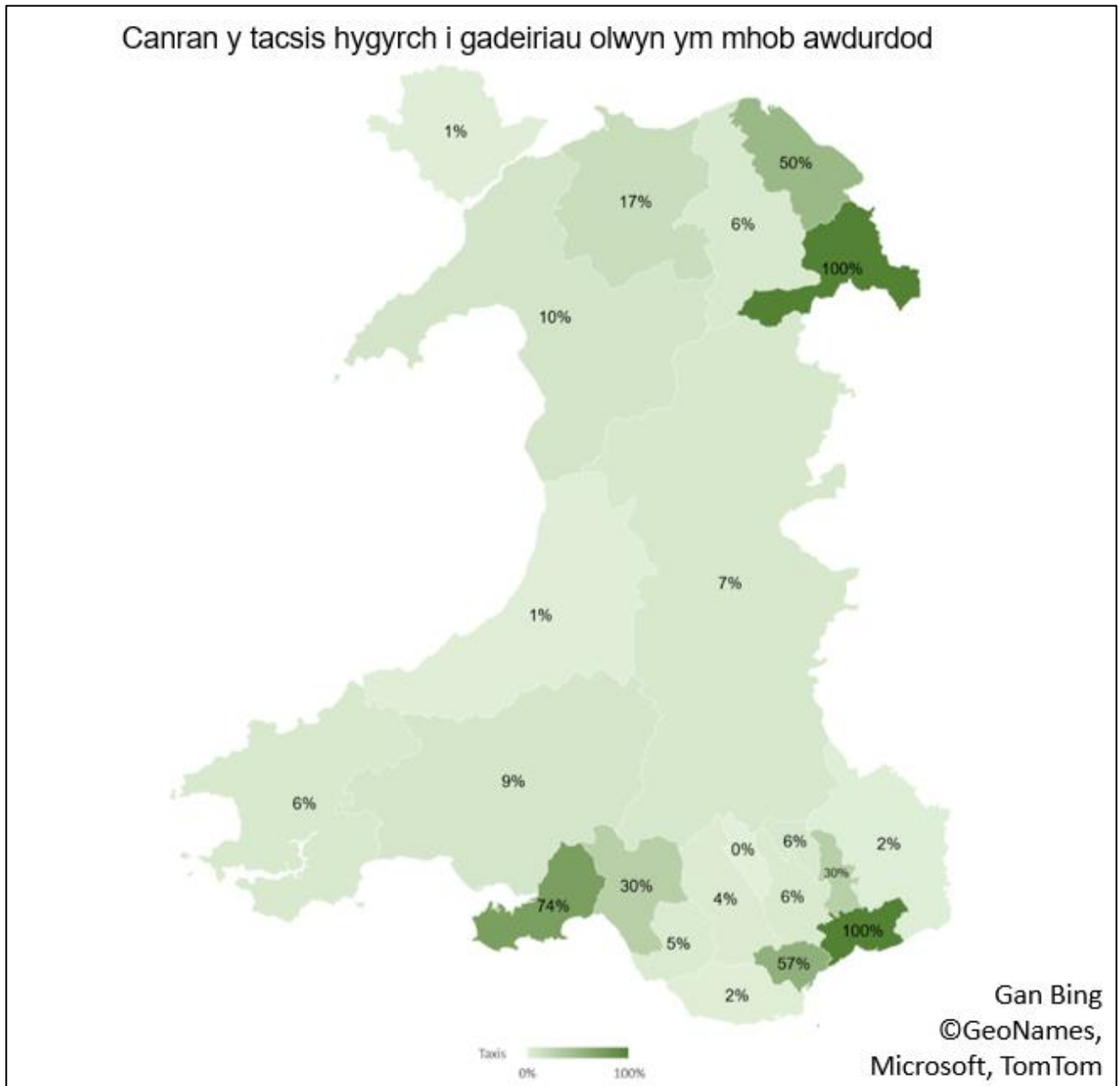
2.3.5. Cerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn a chymhorthion symudedd

Mae tacsis hygyrch i gadeiriau olwyn mor brin mewn rhai rhannau o Gymru fel bod yn rhaid i rai defnyddwyr drefnu eu taith ddiwrnod ymlaen llaw³. Ar hyn o bryd, dim ond nifer bach iawn o gerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn sydd ar gael ar lefel genedlaethol. Nid oes gan 18 allan o 22 awdurdod lleol ofyniad i yrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat gael hyfforddiant ar ymwybyddiaeth o anabledd ar hyn o bryd⁴. Hefyd, nid oes gan 13 allan o 22 ofynion i'r fflyd gyfan o dacsis, neu ran ohoni, fod yn hygyrch, ac nid yw'r un awdurdod lleol yn ei gwneud yn ofynnol i gerbydau hurio preifat fod yn hygyrch. Dim ond nifer bach iawn o ALLau sydd wedi mynd ati i ganiatáu eithriadau meddygol, felly, fel arfer, ni ddylai'r rhan fwyaf o yrwyr allu gwrthod teithwyr sy'n teithio gyda chŵn tywys. Ar y llaw arall, mae'r mwyafrif helaeth o awdurdodau'n cadw rhestr o gerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn: mae 19 allan o'r 22 awdurdod yn cadw cofnod o dacsis hygyrch ac mae 18 allan o 22 yn cadw un ar gyfer cerbydau hurio preifat hefyd.

³ [Erthygl gan y BBC, Transport cuts hit disabled people, says Disability Wales](#)

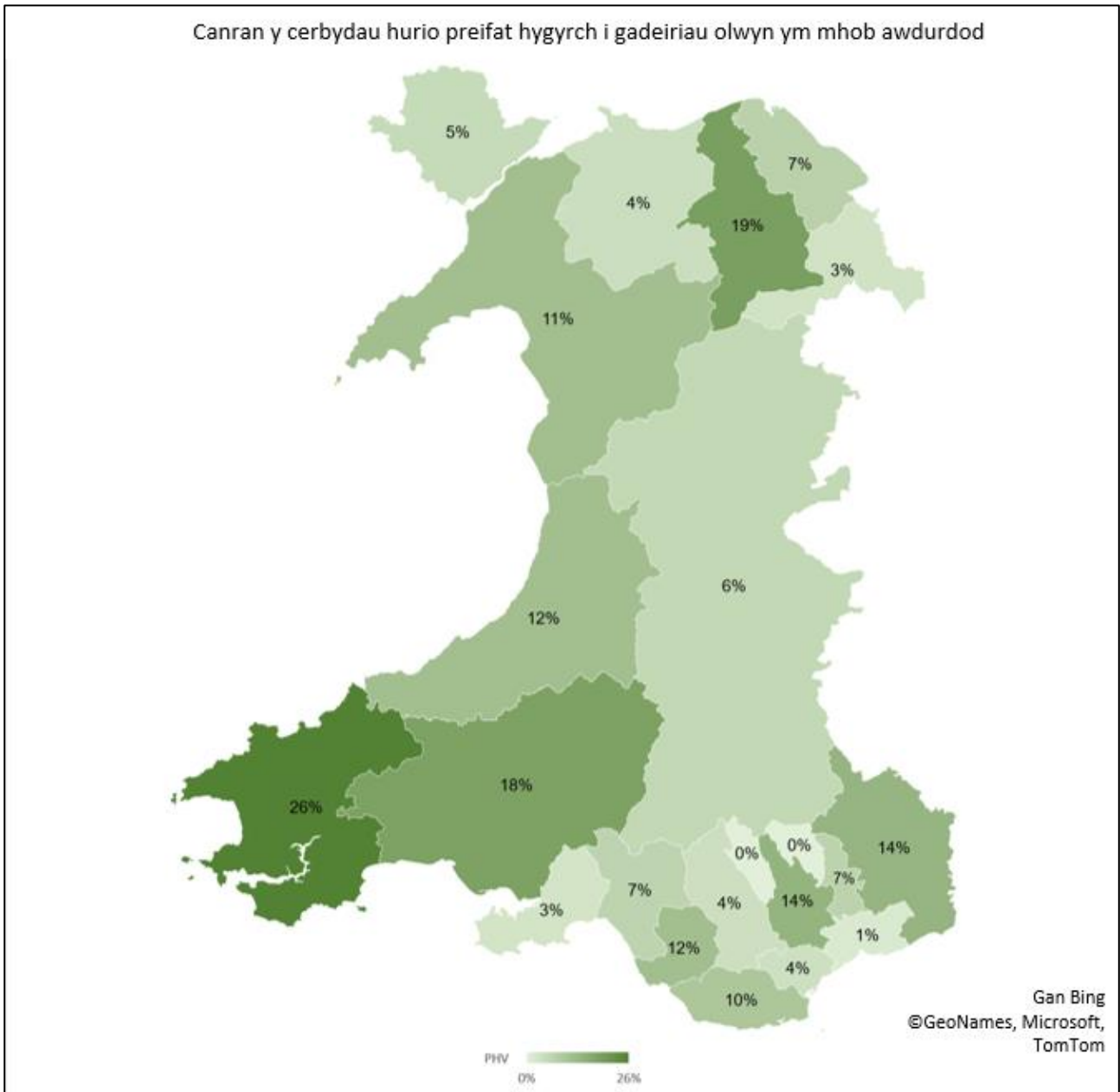
⁴ [Ystadegau'r Adran Drafnidiaeth](#)

Ffigur 3: Taccis hygyrch fesul ALI



Mae'r darlun yn wahanol wrth edrych ar yr un mesur yng nghyd-destun cerbydau hurio preifat. Yn y canolbarth, mae'n ymddangos bod y duedd yn groes i'r un ar gyfer tacsis, fel y gwelir isod:

Ffigur 4: Cerbydau hurio preifat hygyrch fesul ALI



Mae hyn yn tynnu sylw at yr amrywiadau o ran argaeledd cerbydau hygyrch, gydag amrywiaeth wahanol o opsiynau hygyrch ar gael yn dibynnu ar b'un a ydynt yn gyfarwydd â nhw ac yn fodlon defnyddio apiau ffôn symudol i ofyn am gludiant ai peidio. Er enghraifft, os bydd angen cludiant ar unigolyn yn Sir Benfro sy'n defnyddio cadair olwyn ac mae'r unigolyn hwnnw'n eiddil, wedi'i allgáu'n ddigidol, yn anghyfforddus yn gwneud taliadau digidol, neu os bydd angen iddo gael derbynebaw papur ar gyfer y siwrnai, dim ond 6% o'r fflyd y gallai ddibynnu arni. Mae 26% o gerbydau hurio preifat yn hygyrch, ond ni fydd yr unigolyn hwn yn gallu cael gafael arnynt ac, yn y senario busnes-fel-arfer presennol, mae'n debygol y bydd ganddo lai o ryddid i deithio, am ei bod yn bosibl na fydd y gyrrwyr hynny sy'n cyfrif am 6% o'r fflyd ar gael, neu efallai y byddant yn gwrthod y siwrnai, hyd yn oed. Gwelwyd hyn hefyd yn Arolwg Anabledd Cymru⁵, lle y dywedodd 64% o'r ymatebwyr

⁵ [Anabledd Cymru – Hygyrchedd tacsis a cherbydau hurio preifat: profiad pobl anabl yng Nghymru](#)

eu bod wedi cael problemau wrth ddefnyddio tacsï neu gerbyd hurio preifat. Y prif broblemau a godwyd oedd: prinder cerbydau addas ar gael; gyrwyr yn gwrthod cludo teithwyr sy'n defnyddio cadair olwyn neu deithwyr â chŵn tywys; problemau o ran defnydd gyrwyr o rampiau neu glampiau; codi pris uwch; agweddau a diffyg dealltwriaeth gyrwyr.

O safbwynt lles, gellid ystyried bod cael mynediad at wasanaethau addas yn cynrychioli marchnad sy'n gweithio'n dda. Ond mae angen rhagor o wybodaeth am bethau fel graddfa'r galw ochr yn ochr ag amllder defnyddio ac ati er mwyn gwerthfawrogi'n llawn a yw hyn yn wir. Mae'n ymddangos bod cael mynediad gwahanol oherwydd amgylchiadau personol yn anghyfiawn, ond gall hefyd gynrychioli math o fethiant yn y farchnad. Un ffordd wahanol o edrych ar fynediad at dacsï a cherbydau hurio preifat yw mesur nifer y cerbydau fesul 1,000 o bobl. Mae hyn yn cyd-fynd â'r dadansoddiad yn nhabl 1, a hefyd yn pwysleisio i ba raddau y gall mynediad at gerbydau hurio preifat a thacsï amrywio o fewn yr un awdurdod.

Tabl 3: Cerbydau trwyddedig fesul 1,000 o bobl (amcangyfrifon 2021)

| Awdurdod | Tacsï | Cerbydau Hurio Preifat | Cyfanswm tacsï a cherbydau hurio preifat |
|--------------------------|-------|------------------------|--|
| Blaenau Gwent | 1.7 | 0.0 | 1.7 |
| Pen-y-bont ar Ogwr | 2.1 | 0.8 | 2.9 |
| Caerffili | 1.5 | 0.5 | 2.0 |
| Caerdydd | 2.6 | 3.0 | 5.5 |
| Sir Gaerfyrddin | 1.7 | 0.7 | 2.4 |
| Ceredigion | 1.9 | 0.4 | 2.2 |
| Conwy | 0.9 | 1.2 | 2.1 |
| Sir Ddinbych | 2.2 | 0.6 | 2.7 |
| Sir y Fflint | 0.0 | 2.2 | 2.2 |
| Gwynedd | 2.6 | 0.6 | 3.2 |
| Merthyr Tudful | 2.5 | 0.8 | 3.3 |
| Sir Fynwy | 1.0 | 0.8 | 1.9 |
| Castell-nedd Port Talbot | 1.7 | 0.3 | 2.0 |
| Casnewydd | 0.6 | 5.0 | 5.6 |
| Sir Benfro | 1.8 | 0.2 | 2.1 |
| Powys | 0.8 | 1.7 | 2.6 |
| Rhondda Cynon Taf | 1.1 | 0.4 | 1.5 |
| Abertawe | 1.6 | 2.2 | 3.7 |
| Torfaen | 0.6 | 1.4 | 2.1 |
| Bro Morgannwg | 0.7 | 0.9 | 1.6 |
| Wrecsam | 0.3 | 3.0 | 3.3 |
| Ynys Môn | 1.0 | 0.3 | 1.3 |

3.3.6. Diogelwch a thrwyddedu gyrwyr

Ar hyn o bryd, nid yw'r safonau diogelwch yn gyson rhwng yr awdurdodau lleol, ac nid yw'r awdurdodau'n eu gorfodi cystal ag y gallent. Dim ond 13 allan o 22 awdurdod lleol sydd â datganiad polisi, neu rywbeth cyfatebol, sy'n ymwneud yn benodol â thrwyddedu tacsï a cherbydau hurio preifat⁶ Mae'r rhan fwyaf o'r awdurdodau'n cyflwyno data i gronfa ddata

⁶ [Ystadegau'r Adran Drafnidiaeth](#)

NR3. Nid yw pob awdurdod yn dilyn y ddogfen a argymhellir, sef Guidance on determining the suitability of applicants and licensees in the hackney and private hire trades a gyhoeddwyd gan y Sefydliad Trwyddedu, ac mae'n amlwg nad yw'r gwiriadau mwyaf llym yn cael eu cynnal ar rai gyrwyr ac y gall rhai gyrwyr beri risgiau diogelwch i'w cwsmeriaid. Mae rhai o'r awdurdodau'n rhoi hyfforddiant sylfaenol i yrwyr ar ddiogelu, llinellau cyffuriau a masnachu pobl, ac nid cyrsiau gloywi'n ofynnol gan rai ohonynt, sy'n arwain at bryderon ymhlith teithwyr a'r gymuned ehangach a gyrwyr nad ydynt yn ymwybodol o'r gofynion i roi gwybod am bryderon ynghylch diogelu. Dim ond Merthyr Tudful sy'n ei gwneud yn ofynnol i yrwyr gwblhau hyfforddiant uwch cyn iddynt gael eu trwyddedu. Ar y llaw arall, mae'r rhan fwyaf o awdurdodau yn ei gwneud yn ofynnol i yrwyr ddangos 'Tystysgrif Cymeriad Da' pan fydd ymgeiswyr wedi byw dramor, ond mae'r amserlenni ar gyfer hyn yn amrywio ledled Cymru. Mae'r anghysondeb rhwng awdurdodau'n arwain at lefelau amrywiol o wasanaeth a diogelwch mewn cerbydau i deithwyr.

3.3.7. Cost siwrneiau

Er bod gan weithredwyr ddata ar gostiadau siwrneiau, bydd yr wybodaeth hon yn amrywio o un cwmni i'r llall, ac mae'n debygol o amrywio rhwng ardaloedd trefol a gwledig. Er enghraifft, bydd gan gwmni sioffro sy'n defnyddio cerbydau moethus gostiadau gwahanol ar gyfer trosglwyddiadau maes awyr o gymharu â chwmni cerbydau hurio preifat cyffredin, a bydd amser teithio a chostiadau siwrnai tair milltir yn wahanol o fewn dinas o gymharu ag ardal wledig. Mae'n anodd cael data ar gostiadau siwrneiau ar y raddfa sy'n ofynnol ar gyfer Cymru. Yr hyn sydd ar gael yw prisiau'r siwrneiau (o fewn ffiniau/parthau awdurdodau lleol) ar gyfer tacsis, wedi'u pennu gan awdurdodau lleol, a gaiff eu cyhoeddi, yn ddefnyddiol ddigon, gan gylchgrawn Private Hire and Taxi Monthly⁷ ar gyfer pob awdurdod lleol yng Nghymru, yn seiliedig ar siwrnai dwy filltir. Mae'r rhain wedi cael eu crynhoi, ar gyfer y cyfnod o 2018 hyd at 2023, mewn un tabl, er mwyn dangos sut mae'r prisiau wedi newid dros y blynyddoedd. Y sylw pwysicaf sy'n deillio o'r dadansoddiad hwn yw bod 17 allan o 22 wedi codi eu prisiau rhwng mis Ionawr 2022 a mis Ionawr 2023. Bydd chwyddiant yn y DU, sydd ar gyfradd o tua 16% ar sail gronol ers 2018⁸ yn ffactor a fydd yn achos i lawer godi eu prisiau yn 2022. Mae gan rai awdurdodau brisiau isel o gymharu â'r 350 o brisiau a gofnodir yn y DU, ac mae 10 o awdurdodau Cymru ymhlith y traean isaf a gofnodir yn y DU. Er y gall prisiau is fod yn fantais i gwsmeriaid, gall arwain at lai o elw i'r darparwr cludiant a golygu bod llai o waith cynnal a chadw'n cael ei wneud ar gerbydau, neu lai o gerbydau'n cael eu huwchraddio.

⁷ [Hackney Taxi Fare Tables \(phtm.co.uk\)](https://www.phtm.co.uk)

⁸Yn seiliedig ar ddadansoddiad Arup gan ddefnyddio [Mynegeion chwyddiant a phrisiau'r Swyddfa Ystadegau Gwladol](#) a [gwefan Inflation Tool UK](#)

Tabl 4: Pris siwrnai tacsï fesul awdurdod lleol

| Pris siwrnai tacsï / Awdurdod (siwrnai dwy filltir)⁹ | Ion-23 | Ion-22 | Ion-21 | Ion-20 | Ion-19 | Ion-18 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Blaenau Gwent | £6.40 | £5.20 | £5.20 | £5.20 | £5.20 | £4.30 |
| Pen-y-bont ar Ogwr | £6.80 | £5.80 | £5.80 | £5.80 | £4.90 | £4.90 |
| Caerffili | £5.70 | £5.40 | £5.40 | £5.40 | £5.40 | £4.80 |
| Caerdydd | £7.50 | £6.10 | £6.10 | £6.10 | £6.10 | £5.59 |
| Sir Gaerfyrddin | £7.00 | £6.20 | £6.00 | £6.00 | £6.00 | £6.00 |
| Ceredigion | £6.80 | £5.46 | £5.46 | £5.46 | £5.46 | £5.20 |
| Conwy | £6.80 | £6.00 | £6.00 | £6.00 | £5.20 | £5.20 |
| Sir Ddinbych | £6.00 | £5.60 | £5.60 | £5.60 | £5.60 | £5.20 |
| Sir y Fflint | £5.80 | £5.80 | £5.80 | £4.90 | £4.90 | £4.90 |
| Gwynedd | £6.00 | £6.00 | £6.00 | £6.00 | £5.50 | £5.50 |
| Merthyr Tudful | £5.80 | £5.50 | £5.50 | £4.50 | £4.50 | £4.50 |
| Sir Fynwy | £7.60 | £5.70 | £5.70 | £5.70 | £5.70 | £5.70 |
| Castell-nedd Port Talbot | £5.80 | £5.46 | £5.46 | £5.46 | £5.00 | £5.00 |
| Casnewydd | £7.00 | £5.60 | £5.60 | £5.60 | £5.60 | 5.60 |
| Sir Benfro | £7.00 | £6.30 | £6.30 | £6.30 | £5.40 | 5.40 |
| Powys | £6.00 | £5.40 | £5.40 | £5.40 | £5.40 | 5.40 |
| Rhondda Cynon Taf | £5.80 | £5.20 | £5.20 | £5.20 | £5.20 | £5.20 |
| Abertawe | £7.00 | £5.70 | £5.70 | £5.70 | £5.70 | £5.05 |
| Torfaen | £5.50 | £5.50 | £5.50 | £5.50 | £5.50 | £4.80 |
| Bro Morgannwg | £6.80 | £6.00 | £6.00 | £6.00 | £6.00 | £5.65 |
| Wrecsam | £5.60 | £5.60 | £5.60 | £5.60 | £5.60 | £5.60 |
| Ynys Môn | £5.80 | £5.80 | £5.80 | £5.80 | £5.80 | £5.80 |

⁹ ([Hackney Taxi Fare Tables - Private Hire and Taxi Monthly](#))

3. Costau a manteision

Mae'r adran hon yn trafod y costau sy'n gysylltiedig â rhoi'r opsiwn Gwneud-Rhywbeth ar waith.

Bydd y newid polisi yn effeithio ar bedwar grŵp pendant yng nghymdeithas Cymru, sef defnyddwyr tacsis a cherbydau hurio preifat, y gweithredwyr, busnesau eraill yng Nghymru a'r cyhoedd ehangach. Disgwylir i unrhyw newid i'r gofynion ar gyfer cerbydau neu yrwyr, argaeledd neu ddull archebu gael effaith sylfaenol ar ddefnyddwyr tacsis, ac effaith eilaidd ar y cyhoedd yn fwy cyffredinol a fydd am ddefnyddio tacsis o bryd i'w gilydd o bosibl. Caiff yr effeithiau hyn eu dadansoddi'n fanwl, gan ddefnyddio data lleol, data cenedlaethol, y cyfryngau ac erthyglau academaidd.

Ceir crynodeb o brif gynnwys y bennod hon isod.

3.1. Cyflwyniad i'r Costau

Mae'r adran hon o'r Asesiad Effaith Rheoleiddiol yn archwilio'r costau y gallai gyrwyr a gweithredwyr, defnyddwyr a'r cyhoedd ehangach, ar ffurf cwmnïau preifat a'r sector cyhoeddus, fynd iddynt. Lle bo modd, rhoddir prisiadau bras, mewn termau Gwerth Presennol Net a phrisiau'r flwyddyn gyfredol. Caiff costau suddedig a thaliadau trosglwyddo eu disgrifio lle bo hynny'n berthnasol, a chaiff yr holl ansicrwydd a thybiaethau allweddol eu nodi fel y bo'n briodol. Rhoddir ystodau ar gyfer y manteision, yn hytrach na gwerthoedd unigryw, er mwyn rhoi cafeat priodol i'r dadansoddiad o ystyried graddfa eang y cynigion deddfwriaethol. Mae'r ystodau hefyd yn cynnig dadansoddiad sensitifrwydd. Am fod dadansoddi effaith nifer o newidiadau rheoleiddiol ar farchnad gyfan, sy'n cynnwys gwahanol endidau sydd â dulliau gweithredu strwythurol gyferbyniol, yn dasg enfawr, rhannwyd y dadansoddiad yn nifer o ddimensiynau. Mae'r bennod ar gostau yn archwilio'r enillion a'r colledion a ddisgwylir ar y lefelau canlynol:

- Cenedlaethol
- Cymharu ardaloedd gwledig ag ardaloedd trefol
- Astudiaeth achos

Cedwir yr un strwythur yn y penodau dilynol (Costau, Manteision, Asesiad Effaith), gyda'r dimensiwn cenedlaethol yn gyntaf, wedyn cymharu ardaloedd gwledig ag ardaloedd trefol, ac astudiaeth achos yn olaf.

Caiff disgwyliadau o ran llwybrau polisi byrdymor a thrafodaeth ynghylch rhai tymor hwy eu cyflwyno o fewn pob un o'r dimensiynau hyn. Felly, caiff darlun cyflawn o'r effeithiau ei lunio, wedi'i amodi'n glir gan ddefnyddio dimensiynau daearyddol a dimensiynau amser.

Tabl 5: Costau a manteision ar lefel genedlaethol

| # | Newid arfaethedig | Gyrwyr | Cerbydau | Gweithredwyr | Diwydiant taccis/cerbyd hurio preifat | Y cyhoedd/defnyddwyr | Aelodau agored i niwed o'r cyhoedd |
|----|--|----------------|----------------|----------------|---------------------------------------|----------------------|------------------------------------|
| 1 | Rhoi a gweinyddu trwyddedau | Mantais | | Mantais | Mantais | | |
| 2 | Gorfodi trwyddedau gyrwyr, cerbydau a gweithredwyr | Mantais | | Mantais | Mantais | Mantais | Mantais |
| 3 | Safonau cenedlaethol | Mantais | | Mantais | Mantais | Mantais | Mantais |
| 4 | Gofyniad trwyddedu triphlyg | Mantais | | Mantais | Mantais | Mantais | Mantais |
| 5 | Cofrestr gwrthod a dirymu genedlaethol (NR3) | Mantais | | | | Mantais | Mantais |
| 6 | Meini prawf addasrwydd deiliaid trwyddedau – cenedlaethol | Mantais | | Mantais | Mantais | Mantais | Mantais |
| 7 | Profi cerbydau | Mantais | Mantais | | Mantais | Mantais | Mantais |
| 8 | Oed/allyriadau cerbydau | Cynnal a Chadw | Cynnal a Chadw | Cynnal a Chadw | | Mantais | Mantais |
| 9 | Polisi gorfodi ar lefel genedlaethol | Mantais | | Mantais | Mantais | Mantais | Mantais |
| 10 | Hysbysiadau Cosb Benodedig | Cost | | | Mantais | Mantais | Mantais |
| 11 | Cynllun Pwyntiau Cosb Cenedlaethol | | | | Mantais | Mantais | Mantais |
| 12 | Pwerau gorfodi, waeth beth fo tarddiad daearyddol y drwydded | Mantais | | Mantais | Mantais | Mantais | Mantais |
| 13 | Hurio ar draws y ffin rhwng Cymru a Lloegr | Mantais | | Mantais | Mantais | Mantais | Mantais |
| 14 | Dyddiad ar gyfer Cerbydau Di-allyriadau | Cost | Cost | Cost | Mantais | Mantais | Mantais |
| 15 | Categori cerbydau dosbarth B | | Mantais | Mantais | Mantais | Mantais | Mantais |

3.2. Defnyddwyr

3.2.1. Cenedlaethol

Ar ôl i'r Bil gael ei weithredu, bydd delwedd gyhoeddus y diwydiant taccsis yn gwella, a bydd defnyddwyr yn cael budd o fwy o ddiogelwch, cerbydau gwell, gyrwyr sydd â'r wybodaeth angenrheidiol i ddarparu gwasanaeth gwell, a chynnig gwasanaeth gwell yn gyffredinol. Mae cynigion y Bil wedi cael eu dylunio i sicrhau y caiff costau i ddefnyddwyr eu hosgoi neu eu cadw mor isel â phosibl.

Mae'n eithriadol o anodd amcangyfrif y gost derfynol i gwsmeriaid, ar lefel genedlaethol, pan wynebir darlun anghyflawn o'r galw a'r cyflenwad. Efallai y bydd rhai cwmnïau taccsis a cherbydau hurio preifat yn dewis trosglwyddo unrhyw gynnydd yn y costau y byddant yn mynd iddynt yn sgil gorfod cwblhau hyfforddiant, er enghraifft.

Ni ddisgwylir newid penodol yn genedlaethol o ran argaeledd a mynediad at daccsis, na chynnydd mewn galw heb ei fodloni o ganlyniad i'r cynigion. Mae hyn yn golygu ei bod yn annhebygol y bydd niferoedd y cerbydau a'r gyrwyr yn lleihau ym mhob awdurdod lleol o ganlyniad i'r polisi. Mae'r dangosyddion hyn eisoes yn lleihau am lawer o resymau, megis COVID-19 a chost tanwydd: mae 14 allan o 22 awdurdod wedi nodi lleihad blynyddol yn nifer y gyrwyr ers 2018. Ni ddisgwylir i'r wyth awdurdod arall ddechrau dangos patrwm tebyg o ganlyniad i'r cynigion.

3.2.2. Ardaloedd gwledig a threfol

Yn gyffredinol, bydd pob categori o deithwyr agored i niwed yn cael budd mawr o amodau cyn trwyddedu, gan gynnwys gwell gwiriadau DBS a gwiriadau euogfarnau ar ddarpar yrwyr.

Mae'n bosibl y bydd gyrwyr yn dewis gweithio mewn ardaloedd trefol mwy proffidiol dros dro, ond ni ddisgwylir ailddosbarthiad torfol o yrwyr o ardaloedd gwledig i ardaloedd trefol. Un o'r rhesymau dros hyn yw nad siwrneiau pellter hir yw swmp y siwrneiau taccsi a wneir, yn ôl y dosbarthiad hyd siwrneiau yn yr Arolwg Teithio Cenedlaethol¹⁰.

3.3. Gweithredwyr

Ni fydd y lleoliad lle yr hoffai gyrwyr wneud busnes yn dylanwadu ar yr amser na'r arian y bydd eu hangen arnynt i adnewyddu eu trwydded neu wneud cais am un newydd mwyach. Ar ôl i'r polisi gael ei roi ar waith, bydd gyrwyr newydd yn gyfartal. Mae'n bosibl y bydd y gofynion yn cynyddu neu'n lleihau i yrwyr sydd eisoes yn gweithio yn y diwydiant, o ran arian neu amser. Gall rhai gweithredwyr fynd i gostau ychwanegol, ond mae'n bosibl y bydd eraill yn arbed costau, yn dibynnu ar y gofynion presennol i weithredwyr yn eu hardal awdurdod lleol. Er enghraifft, efallai y bydd galluogi gyrwyr i gael eu trwyddedu mewn mwy nag un awdurdod heb fod angen dyblygu gwiriadau meddygol neu wiriadau DBS yn fanteisiol ar unwaith ond, i eraill nad oes ganddynt ofynion i gadarnhau addasrwydd staff ar hyn o bryd, mae'n bosibl y bydd yn ofynnol iddynt roi polisiâu ac arferion newydd ar waith yn y cwmni.

¹⁰ [Average number of trips by trip length, region England](#)

3.3.1. Cenedlaethol

Gwyrddach: cynnig trydaneiddio'r fflyd

Nid yw'r cynigion yn awgrymu newid ar unwaith i bolisi cerbydau di-allyriadau, ond mae'r broses o newid o fewn cwmipas safonau cerbydau a'r cynnig yw y gellid pennu dyddiad yn y dyfodol pan fydd yn rhaid i bob cerbyd fod yn ddi-allyriadau. Bydd gofynion trydaneiddio yn effeithio ar aelodau gwahanol o'r farchnad mewn amrywiaeth o ffyrdd.

Gall fod yn haws i rai cwmnïau mawr rannu'r gost rhwng eu his-adrannau busnes gwahanol. Gallai busnesau cerbydau hurio preifat neu dacsis mawr neu ranbarthol fod mewn sefyllfa ariannol well, oherwydd strwythur eu gweithrediadau, maint eu busnes, neu fanteisio ar werth (ailwerthu) gweddilliol eu fflyd o gerbydau peiriant tanio mewnol neu gerbydau hybrid wrth ddiweddarau i fflyd drydan yn gyfan gwbl.

Yn drydydd, mae mantais glir yn gysylltiedig â rhoi hyn ar waith ar lefel genedlaethol, o gymharu â mabwysiadu gwirfoddol neu ddim polisi cenedlaethol o gwbl. Pe bai'r rheoliad yn cael ei roi ar waith yn wirfoddol, neu pe bai'r sefyllfa bresennol yn parhau, gallai un o'r gweithredwyr sydd â chwmpas daearyddol mawr symud ei gerbydau trydan a hybrid yn hawdd i ardal lle mae'r mwyaf o alw neu gyfyngiadau lleol, megis Parth Aer Glân. Byddai hyn yn rhoi cwsmeriaid mewn ardaloedd eraill dan anfantais ormodol, er bod ganddynt yr un hawl i gael ansawdd aer lleol da.

Rhaid asesu'r rhyngweithio â chynlluniau lleol er mwyn penderfynu a fydd angen i rai awdurdodau gael cymorth wedi'i dargedu i roi'r gofynion trydaneiddio ar waith. Bydd gan rai awdurdodau hen gynlluniau sydd â'r nod o annog mwy o bobl i ddefnyddio cerbydau trydan erbyn i'r ddeddfwriaeth newydd hon ddod i rym. Mae rhai awdurdodau'n cymryd rhan mewn cynllun a ariennir gan Lywodraeth Cymru ers hydref 2021. Mae gyrwyr tacsis trwyddedig (heb gynnwys cerbydau hurio preifat) wedi bod yn profi cerbydau trydan am 30 diwrnod, gyda chymorth llawn, gan gynnwys gwefru ac yswiriant am ddim. Mae'r cynllun Profi Cyn Prynu hefyd ar waith ym Mhrifddinas-Ranbarth Caerdydd, Sir Benfro a Sir Ddinbych, wedi'i ariannu gan Lywodraeth Cymru¹¹. Roedd 44 o gerbydau ar gael ar gyfer y cynllun. Mae'n bosibl y bydd angen llai o gymorth ar yrwyr o'r awdurdodau hyn o gymharu â gyrwyr eraill, a fydd wedi cael llai o gyfleoedd i ddefnyddio cerbydau trydan o bosibl.

Mae'r Papur Gwyn yn annog rhanddeiliaid i ymgysylltu a rhoi adborth ar y mesurau gorau y gallai'r llywodraeth eu cyflwyno heblaw'r ddeddfwriaeth.

3.3.2. Gwledig a threfol

Mae angen mwy o ddata er mwyn darganfod a oes problem benodol mewn ardaloedd gwledig a fyddai'n ei gwneud hi'n anos i yrwyr dalu i uwchraddio eu cerbydau neu brynu cerbydau trydan. Gallai gyrwyr ar incwm isel neu yrwyr rhan-amser ei chael hi'n anodd os na fydd y llywodraeth yn cynnig unrhyw fath o gymorth neu gynhorthwy, ac felly byddai angen i unrhyw gymhellion ddarparu ar gyfer gwahanol batrymau gweithio/demograffeg gyrwyr. Tybir y bydd yr enillion posibl mewn ardaloedd gwledig yn aros yn is oherwydd y dwysedd poblogaeth isel a'r gwahaniaethau o ran amllder a phatrymau teithio.

Bydd gweithredwyr bach a mawr yn amrywio o ran gweithrediad a nodau'r farchnad, ac felly bydd gallu gweithredwyr mawr i ymdopi â newid yn wahanol i allu gweithredwyr llai, sy'n fwy tebygol o fod yn gwmnïau tacsis. Mae'r paragraffau isod yn amlinellu sut y gall y gwahaniaethau yn y ffordd y mae cwmnïau cerbydau hurio preifat neu gwmnïau'r

¹¹ [BusinessNewsWales – Try Before You Buy Green Taxi Launched by Cardiff Capital Region and Welsh Government](#)

rhwydwaith trafndiaeth bach a mawr yn gweithredu ryngweithio â nodau'r cynigion a'r ffordd y cânt eu rhoi ar waith.

Mae gan weithredwyr mawr fodel busnes gwahanol gyda channoedd/miloedd o gerbydau a gyrwyr o gymharu â gweithredwr bach mewn ardal leol sy'n rhedeg fflyd o 10 car. Yn y bôn, mae gan weithredwyr mawr sail resymegol economaidd wahanol – nid gwasanaeth fflagio tacsî yn unig ydynt¹². Maent yn rhoi gwybodaeth i gwsmeriaid a oedd mewn sefyllfa wannach i fargeinio o'r blaen¹³: cyn gallu archebu drwy ap, ni allai cwsmer ragweld ansawdd y gwasanaeth y byddai'n ei gael ond, erbyn hyn, gall edrych ar sgoriau'r gyrwyr. Y gweithredwyr mawr oedd y cyntaf i arloesi a dangos lleoliad y car sydd ar y ffordd gan ddefnyddio data GPS. Mae'n bosibl na fydd gan fusnes tacsîs bach mewn ardal wledig, er enghraifft, wybodaeth am farchnadoedd rhyngwladol, technegau economaidd soffistigedig, rhyngwynebau apiau dylunwyr neu'r gallu i gael gafael ar gyllid. Hefyd, mae'n bosibl na fydd yn gallu cynnig gostyngiadau er mwyn denu pobl i ddefnyddio ei fusnes yn amlach. Efallai y bydd yn ei chael hi'n anodd rhagweld a fydd angen gyrwyr newydd.

Bydd costau'n amrywio o un gyrrwr i'r llall, hyd yn oed. Mae'r rhan fwyaf o yrwyr yn berchen ar eu ceir eu hunain o hyd, o leiaf ar brydles os nad yn gyfan gwbl. Mae'n debygol y bydd gan yrwyr sy'n berchen ar eu ceir a gyrwyr sy'n prydlesu eu ceir, neu yrwyr sy'n defnyddio ceir a ddarperir gan eu gweithredwyr, agwedd wahanol at ymuno â'r busnes ac ymadael ag ef. Bydd eu lefelau presennol o ddyled busnes yn effeithio ar eu penderfyniad i aros yn y busnes, gweithio mewn ardal wahanol neu ganolbwyntio ar ran wahanol o'r farchnad. Mantais y cynigion deddfwriaethol yw na fydd y lleoliad lle yr hoffai gyrwyr wneud busnes yn dylanwadu ar yr amser na'r arian y bydd eu hangen arnynt i adnewyddu eu trwydded neu wneud cais am un newydd mwyach. Ar ôl i'r polisi gael ei roi ar waith, bydd gyrwyr newydd yn gyfartal â gyrwyr sydd eisoes yn gweithio yn y diwydiant.

Mae'r ffordd y caiff prisiau siwrneiau eu pennu ar gyfer tacsîs o gymharu â cherbydau hurio preifat yn wahanol, a hynny ers i gwmnïau'r rhwydwaith trafndiaeth ymddangos. Heb weld strwythur y galw yn llawn, sy'n cynnwys gwybodaeth fel nifer y siwrneiau a wneir mewn tacsîs a cherbydau hurio preifat bob dydd, diben siwrneiau neu gostau siwrneiau, ni ellir dweud yn hyderus a yw prisiau cerbydau hurio preifat yn uwch neu'n is na phrisiau tacsîs. Os caiff gwybodaeth o'r tabl o brisiau siwrneiau ei defnyddio i ragweld siwrneiau tacsîs, rydym yn ymwybodol bod llawer o yrwyr tacsîs yn codi llai na'r pris ar y mesurydd. Mae tystiolaeth anecdotaidd yn awgrymu bod cerbydau hurio preifat yn is, ac eithrio pan fydd systemau prisio ar adegau prysur ar waith. Sut bynnag, ni allwn ddweud p'un a yw'r pris uchel ar adegau pan fydd y galw ar ei uchaf yn adlewyrchu parodrwydd cwsmeriaid i dalu, neu bryderon ynghylch argaeledd tacsîs, neu bryderon ynghylch ansawdd, neu gyfuniad o'r rhesymau hyn a rhesymau eraill.

Mae llawer o economegwyr ac ymgynghorwyr yn canolbwyntio ar ddadansoddiad gwyddonol sy'n seiliedig ar ymchwil o'r chwyldro fflagio tacsîs ar-lein. Gan fod y rheoliad yn cynnwys rheolaethau prisiau ar dacsîs, gall gael effeithiau gwahanol ar yrwyr tacsîs, yn hytrach na gyrwyr cerbydau hurio preifat, yn enwedig lle na roddir trwyddedau deuol. Mewn darlun sydd eisoes yn gymhleth iawn, mae'r ffaith bod rhai awdurdodau'n rhoi trwyddedau deuol yn galluogi rhai gyrwyr i newid yn ôl ac ymlaen rhwng y modelau busnes sy'n cyd-fynd orau a'u nodau, i bob pwrpas. Mae'r Papur Gwyn yn cynnig y dylai trwyddedau tacsîs, trwyddedau cerbydau hurio preifat a thrwyddedau deuol (os gofynnir amdanynt) fod ar gael ledled Cymru.

¹² [Ffynhonnell o'r cyfryngau, How Uber conquered London](#)

¹³ [Toner, Optimal Regulation in the Taxi Industry](#)

3.4. Diwydiant (busnesau yng Nghymru)

3.4.1. Cenedlaethol

Mae'r costau i fusnesau yn fach iawn, oherwydd caiff y rhan fwyaf o dacsis eu defnyddio at ddibenion personol. Mae cyfrifiad 2011 yn dangos bod llai nag 1% o siwrneiau tacsis'n cael eu defnyddio at ddibenion cymudo, ar gyfartaledd, ledled Cymru¹⁴. Nid yw bob amser yn wir bod mwy o ddefnydd o dacsis ar gyfer cymudo mewn ardaloedd trefol o gymharu ag ardaloedd gwledig, ond mae'n amlwg bod llawer llai o ddefnydd ar gyfer cymudo mewn ardaloedd gwledig, ar sail absoliwt, mewn perthynas â chyfanswm y siwrneiau o'r fath mewn ardaloedd trefol. Rhaid pwysu a mesur hyn yn erbyn y ffaith bod y cyfartaleddau'n lleol, felly gall 0.5% o siwrneiau cymudo mewn tacsis mewn ardal wledig gyfrif am gyfran fwy o'r siwrneiau cymunedol sy'n dibynnu ar dacsis o gymharu â chyfradd siwrneiau cymudo mewn tacsis o 1% mewn ardal drefol. Hefyd, mae'n bosibl bod llai o opsiynau ar gael i deithwyr mewn ardaloedd lleol. Mae'r cilomedrau cerbyd a deithir a siwrneiau gan deithwyr ar wasanaethau lleol wedi lleihau'n aruthrol ac, ar hyn o bryd, maent yn cyfrif am hanner a llai na hanner y data a gofnodwyd yn 2007¹⁵, yn y drefn honno. Gall hyn fod yn arwydd o ddiffyg opsiynau bws neu'r ffaith bod teithwyr yn osgoi rhai llwybrau oherwydd problemau megis dibynadwyedd.

Mae data amgen fel Dangosydd Datblygu Cynaliadwy 9b – Symudedd – Canran y bobl sy'n teithio i'r gwaith gan ddefnyddio'r prif ddulliau teithio¹⁶ a gasglwyd gan StatsCymru, er eu bod bellach wedi'u harchifo, yn llunio darlun tebyg, o gyfran gyson a bach o bobl yn teithio i'r gwaith ar drafnidiaeth gyhoeddus neu mewn tacsis ers 1997 a hyd at 2013, o gymharu â chyfanswm y siwrneiau i'r gwaith.

3.4.2. Gwledig a threfol

Ar lefel genedlaethol, nid oes llawer o bryder ynglŷn â chanran y busnesau yr effeithir arnynt; mae'n bosibl bod nifer o fusnesau mewn aneddiadau â dewisiadau cyfyngedig iawn o ran dulliau teithio eisoes wedi'u cyfyngu. Y rheswm dros hyn yw mai microfentrau yw'r mwyafrif helaeth o fusnesau yng nghefn gwlad Cymru, ac mae cyfradd uwch o bobl hunangyflogedig yno hefyd¹⁷, ac mae cyfran sylweddol o Gymru'n wledig, gyda 40% o boblogaeth Cymru'n byw mewn aneddiadau sydd â llai na 10,000 o drigolion¹⁸. Felly, mae'n debygol bod rhai busnesau, gan gynnwys pobl hunangyflogedig, yn dibynnu ar gerbydau preifat, trafnidiaeth gyhoeddus neu dacsis ar hyn o bryd. Nid ydym yn rhagweld y bydd llai o wasanaethau tacsis ar gael ar ôl i'r polisi gael ei roi ar waith.

3.5. Costau cyflawni

Gellir categorio'r costau cyflawni fel a ganlyn:

¹⁴ [Data Shine Census 2011](#)

¹⁵ [Cilomedrau cerbyd a theithiau gan deithwyr ar fysiau a choetsis yn ôl blwyddyn](#)

¹⁶ [Symudedd – Canran y bobl sy'n teithio i'r gwaith gan ddefnyddio'r prif ddulliau teithio \(Saesneg yn unig\)](#)

¹⁷ Ibid (Adroddiad tystiolaeth)

¹⁸ [Cymru'r Dyfodol - Y Cynllun Cenedlaethol 2040](#)

Costau hyfforddiant, er enghraifft hyfforddi cyflogeion awdurdodau lleol er mwyn sicrhau eu bod yn gyfarwydd â'r gweithdrefnau diweddaraf, gan gynnwys polisïau gorfodi cenedlaethol.

Y costau cyffredinol sy'n gysylltiedig â chyfleu'r newidiadau i'r cyhoedd ac adrannau eraill y llywodraeth, yn ogystal â llywodraeth leol.

Bydd graddfa'r costau hefyd yn amrywio yn unol â'r rhestr derfynol o gynigion.

3.6. Astudiaeth achos – Ynys Môn

Yn 2009, roedd cyfran y bobl a oedd yn byw yn Ynys Môn ac yn teithio i'r gwaith mewn car, fan neu fws mini yn llawer uwch (dros bum pwynt canran) na chyfartaledd Cymru gyfan.¹⁹ Gall hyn fod yn arwydd o fwy o ddefnydd o dacsis na rhannau eraill o Gymru. Er bod y data hyn yn hen, ni fyddai'r lleihad diweddar yn y boblogaeth yn rhoi pwysau ychwanegol ar drafnidiaeth, gan gynnwys tacsis. Yn Ynys Môn, mae maint y boblogaeth wedi lleihau 1.2%, o tua 69,800 yn 2011 i 68,900 yn 2021.²⁰ Fodd bynnag, mae angen gwneud mwy o waith ymchwil ym maes cynllunio trafnidiaeth er mwyn gweld a yw'r lleihad yn y galw am deithio ar ôl y pandemig yn barhaol, ac yn is neu'n uwch na'r hyn a ragwelwyd yn wreiddiol. Hefyd, mae'n werth nodi mai Ynys Môn, yn ôl data 2021, yw'r ardal awdurdod lleol â'r chweched dwysedd poblogaeth isaf o blith y 22 yng Nghymru, gydag arwynebedd sy'n gyfwerth â thua maint cae pêl-droed i bob trigolyn. Gall hyn arwain at siwrneiau hwy mewn ceir a thacsis o gymharu ag awdurdodau eraill.

Dim ond trwyddedau deul y mae awdurdod lleol Ynys Môn yn eu rhoi, sy'n galluogi gyrwyr i newid yn rhywydd rhwng tacsis a cherbydau hurio preifat. Yn 2022, roedd 139 o drwyddedau, o gymharu â 155 yn 2021 a 188 yn 2020. Gellir gweld cynnydd bach yn nifer y trwyddedau gyrwyr rhwng 2018 a 2019, ond lleihad yn nifer y trwyddedau yw'r duedd ers cyn y pandemig (2019). Mae'r duedd yn fwy amlwg ymhlith gweithredwyr, sydd wedi lleihau mewn nifer bob blwyddyn ers 2018. Mae'r un peth yn wir am anfonwyr. Un rheswm posibl dros y lleihad hwn yw nad yw'r busnes yn ddigon proffidiol i yrwyr mwyach, neu fod yr elw'n llai deniadol erbyn hyn o gymharu â'r cyflog a gynigir yn y gwasanaethau nwyddau trwm a danfon nwyddau.

O ran lliniaru newid hinsawdd, mae 102 o dacsis a cherbydau hurio preifat ar ffyrdd Ynys Môn ar hyn o bryd, ac nid yw'r un ohonynt yn gerbydau trydan. Cost trwyddedau yw tua £116, sydd wedi cynyddu llai na chwyddiant yn y DU. Dim ond £12 y flwyddyn yw cost hyfforddiant i yrwyr.

3.7. Crynodeb o'r costau ariannol bras i'r farchnad gyflenwi

Mae'r adran hon yn cynnwys dadansoddiad manwl o'r costau disgwylidiedig i yrwyr, perchnogion a gweithredwyr. Gwerthoedd dangosol, lefel uchel a roddir yma, a byddant yn cael eu hadolygu. Mae'r symiau hyn yn anwadal, yn yr ystyr eu bod yn cwmpasu cyfnod hir iawn o amser (cyfnod arfarnu o 30 mlynedd) ac yn gwneud tybiaethau ynghylch maint y farchnad tacsis a cherbydau hurio preifat yn y dyfodol.

Caiff y broses ar gyfer casglu a chyflwyno'r costau hyn ei disgrifio mewn mwy o fanylder isod.

¹⁹ [Ystadegau cryno ardal leol Ynys Môn](#)

²⁰ [SYG – How the population changed in the Isle of Anglesey: Census 2021](#)

Cyfrifwyd y costau gan ddefnyddio cyfuniad o amcangyfrifon a oedd eisoes yn bodoli, data sydd ar gael i'r cyhoedd a data hanesyddol.

Defnyddiwyd costau presennol y farchnad i gyfrifo gwerth cyfartalog, a defnyddiwyd y broses hon er mwyn pennu gwerth cyfartalog ledled Cymru ar gyfer cost hyfforddiant i yrwyr a chostau parhaus eraill. Cafwyd data sydd ar gael i'r cyhoedd, megis cost ffi DBS, o wefannau swyddogol y llywodraeth. Cafwyd costau cerbydau newydd ac ail law gan ddefnyddio amrywiaeth o bwyntiau data o'r gwefannau gwerthu ceir mwyaf poblogaidd.

Diben defnyddio cyfartaleddau yw llunio tabl unigryw sy'n cynnwys terfynau isaf ac uchaf costau rhoi'r Bil ar waith, ac mae'r holl gostau yn seiliedig ar brisiau 2022. Ar ôl cael cost gyfartalog neu amcangyfrifedig ar gyfer pob eitem cost, cafodd y costau hyn eu cyfuno ar gyfer y farchnad gyfan. Mae hyn yn golygu eu bod wedi cael eu huwchraddio i adlewyrchu nifer y gyrwyr a'r cerbydau sydd yn y farchnad ar hyn o bryd.

3.8. Costau cerbydau trydan

Caiff costau cerbydau trydan eu cyfrifo ar wahân ac mae'n anodd eu rhagweld oherwydd amserlenni ac argaeledd data yn y dyfodol. Er enghraifft, byddai llawer o yrwyr sy'n berchen ar eu cerbydau neu'n eu prydlesu yn cadw rhywfaint o werth gweddilliol wrth eu gwerthu i brynu cerbyd trydan. Felly, bydd hyn yn gwrthbwysu cost lawn cerbyd trydan newydd neu ail law, gan arwain at gostau is i yrwyr. Tybir y bydd nifer y cerbydau trydan yn y fflyd tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru yn cynyddu o flwyddyn i flwyddyn tan y dyddiad targed yn 2028.

Wrth inni nesáu at y dyddiad targed yn 2028, amcangyfrifwn y bydd mwy o gerbydau trydan wedi'u trwyddedu ledled Cymru, ac y daw mentrau newydd neu ychwanegol i'r amlwg er mwyn perswadio mwy o berchnogion cerbydau i newid eu cerbydau am fodel trydan, er enghraifft cynlluniau sgrapio. Gyda threigl amser, bydd llai o gerbydau ag injans diesel/petrol ar gael i'w prynu gan wneuthurwyr sydd eisoes yn rhoi'r gorau i gynhyrchu modelau diesel/petrol.

Hefyd, rhaid taro cydbwysedd rhwng costau prynu cerbydau newydd a thwf cryf iawn y farchnad ceir trydan ail law dros y blynyddoedd diwethaf. Byddai hyn yn ffactor a fyddai'n gostwng prisiau yn y tymor hwy. Hefyd, disgwylir i bris prynu cerbyd trydan newydd ostwng oherwydd cystadleuaeth a galw yn y farchnad. Mae Tesla wedi cyhoeddi gostyngiad pris o 10-13% yn ddiweddar²¹. Dros amser, bydd manteision ariannol eraill yn deillio o redeg cerbyd trydan o gymharu â cherbyd tanwydd ffosil. Mae costau rhedeg trydan yn is na phetrol neu diesel fesul milltir ar y cyfan, ac mae costau cynnal a chadw cerbydau trydan eisoes yn is ar gyfartaledd. Hefyd, gan fod gwell technoleg monitro celloedd batri yn ymestyn oes batri, mae'n debygol y bydd oes silff cerbyd trydan o gymharu â cherbyd peiriant tanio mewnol yn fwy buddiol.

Ar y llaw arall, os bydd yr argyfwng ynni'n parhau, gall hynny gyfrannu at gostau trydan uwch yn y dyfodol. Oherwydd ansicrwydd gwleidyddol ac economaidd, penderfynwyd peidio â gwneud tybiaethau ynglŷn â'r duedd hon. Byddai angen i benderfyniadau ynghylch a ddylid pennu dyddiad mewn deddfwriaeth ar gyfer ei gwneud yn ofynnol i bob cerbyd fod yn gerbyd di-allyriadau ystyried y gwahaniaeth mewn pris rhwng prynu cerbyd trydan, boed yn gerbyd newydd neu ail law, a phrynu fersiwn petrol neu diesel. Byddai

²¹ [Ffynhonnell o'r cyfryngau: BBC – Tesla cuts prices by up to a fifth to boost demand](#)

angen i'r penderfyniad hwn gael ei wneud ar sail argaeledd a byddai'n ystyried, yn seiliedig ar hynny, yr angen am unrhyw gymhellion er mwyn cau unrhyw fwlch rhwng yr opsiynau.

Mae'n debygol y bydd defnyddio'r data sydd ar gael o brisiau'r farchnad gerbydau bresennol a pheidio â chynnwys yr holl eitemau gwahaniaethol a drafodir uchod yn fuddiol i gerbydau trydan yn y dyfodol. Gallwn amcangyfrif bod prynu model trydan o gerbyd tua £12,000:00 yn ddrutach ar hyn o bryd na'r model tanwydd ffosil cyfatebol sydd ar gael ar hyn o bryd i'r diwydiant tacsis a cherbydau hurio preifat (yn seiliedig ar gymharu pris Tesla model 3 a Ford Mondeo). Mae'n bosibl bod y gwahaniaeth mewn pris yn fwy ar gyfer cerbydau eraill, megis bws mini wyth sedd, wrth gymharu prisiau ym mhob rhan o'r farchnad cerbydau.

3.9. Y nifer sy'n defnyddio cerbydau trydan yn naturiol

Mae'n anodd cyfrifo cyfanswm cost newid yr holl dacsis a cherbydau hurio preifat a ddefnyddir ar hyn o bryd am gerbydau trydan yn y dyfodol fel yr amlinellir uchod, ond gellir cael ffigurau manylach drwy'r ymgynghoriad. Ceir ansicrwydd ynghylch yr eitemau canlynol yn y dyfodol:

- faint o gerbydau trydan ail law a fydd a'r gael, a'u cost
- gostyngiad ym mhris prynu cerbydau trydan yn y dyfodol o ganlyniad i gystadleuaeth a galw
- gwerth gweddilliol yn y dyfodol ar gyfer y cerbydau sydd wedi'u trwyddedu ar hyn o bryd a all gael eu gwerthu neu eu rhan-gyfnwid er mwyn lleihau'r gost prynu
- opsiynau ar gyfer prydlesu neu rentu cerbydau
- cynlluniau cymhelliant gan Lywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru yn y dyfodol
- Seilwaith gwefru yn y dyfodol

3.10. Costau'r Cynigion

Isod ceir dadansoddiad o'r costau yn Nhabl 8, rhestr gynhwysfawr o'r costau posibl i yrwyr, perchnogion a gweithredwyr, gydag amcangyfrif o'r amllder a nodiadau eraill wedi'u hatodi.

Error! Reference source not found. Y dadansoddiad o'r costau posibl (heb gynnwys cerbydau trydan uchod). Mae rhai o'r costau hyn eisoes yn bodoli, neu byddant ond yn gymwys i rannau penodol o Gymru lle nad yw'r awdurdod lleol eisoes yn gwneud y mathau hyn o gyfyngiadau ar yrwyr, cerbydau neu weithredwyr yn ofynnol, fel y disgrifir yn fras yn y golofn nodiadau ac yn llawn ar ôl y tabl.

Nes y bydd cadarnhad ynghylch unrhyw gymorth gan Lywodraeth Cymru i yrwyr a gweithredwyr, y strwythur cyllido a'r rhaglen gan gynnwys unrhyw ofynion o ran cerbydau, yn ogystal â manylion pellach ynglŷn â'r broses o roi'r cynigion ar waith, ni ddylid adio'r costau hyn â'i gilydd i gyfrifo cyfanswm y gost y bydd gyrwyr yn mynd iddi yn sgil rhoi'r cynigion deddfwriaethol ar waith. Gall y llywodraeth benderfynu rhoi'r newidiadau hyn ar waith yn raddol, er enghraifft drwy ganiatáu i gerbydau sydd eisoes wedi'u trwyddedu aros o fewn cwmpas y rheoliadau presennol a'r gofynion polisi lleol drwy gydol oes y cerbyd, nes y bydd angen cerbyd newydd yn ei le.

3.10.1. Llywodraeth Cymru

Er mwyn cyflwyno safonau gorfodol ar gyfer yr amodau i yrwyr, cerbydau a gweithredwyr, bydd angen rhywfaint o reoli parhaus ar ôl i'r Bil gael ei roi ar waith. Er mwyn sicrhau y caiff y Bil ac, yn benodol, y safonau cenedlaethol eu rhoi ar waith yn gyson ledled Cymru, mae'n debygol y bydd angen i Lywodraeth Cymru neilltuo tîm bach i wneud y gwaith hwn. Gan ddefnyddio'r costau staff gros diweddaraf i amcangyfrif cost hyn, rydym yn rhagweld y bydd hyn yn costio rhwng £70k a £125k.

3.10.2. Llywodraeth Leol

Credwn fod y costau adnoddau posibl i'r 22 awdurdod lleol yn cynnwys unrhyw ofynion ychwanegol i wella trefniadau rhannu gwybodaeth. Mae'n bosibl y bydd costau ychwanegol yn gysylltiedig â sefydlu profion cerbydau yn unol â meini prawf profi penodol lle nad oes gan rai awdurdodau lleol contract a lle maent yn defnyddio profion MOT ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat. Efallai y bydd costau gweinyddol cychwynnol yn gysylltiedig â newid y broses o roi trwyddedau deul yn unig i yrwyr cerbyd hurio preifat mewn rhai awdurdodau sydd ond yn rhoi trwydded ddeul. Caiff hyn ei ystyried wrth i'r opsiynau gael eu datblygu ar gyfer sut y gallai'r trefniadau rhannu gwybodaeth gwell hyn weithio. Bydd yr opsiynau hyn yn cynnwys opsiynau dim cost/cost isel iawn yn ogystal â rhai a fydd yn gofyn am fuddsoddiad sylweddol. Mae'n bosibl y gall yr awdurdod lleol adennill y costau yr eir iddynt am hyn yn barhaus ar sail adennill costau o ffioedd trwydded.

3.10.3. Y diwydiant tacsis

Bydd y gost i'r diwydiant tacsis a cherbydau hurio preifat yn amrywio'n ddaearyddol yn dibynnu ar ba mor gyson yw'r awdurdod trwyddedu â'r safonau gofynnol cenedlaethol arfaethedig newydd ar hyn o bryd. Efallai y bydd un awdurdod eisoes wedi gosod terfynau oed ar bob cerbyd trwyddedig yn unol ag unrhyw derfyn oed posibl ar gyfer pob cerbyd pan gaiff y Bil arfaethedig ei gyflwyno, tra na fydd gan ALI arall derfynau oed ar y fflyd bresennol o gerbydau, felly mae'n debygol y bydd y gost i'r diwydiant yn amrywio o un ardal i'r llall. Ein nod yw deall y goblygiadau i bob ALI yn fwy trylwyr drwy'r ymgynghoriad.

Tabl 6: Dadansoddiad manwl o'r costau posibl (gweler y manylion yn y crynodeb isod)

| Eitem | Amllder | Cost ar adeg gwneud y cais cychwynnol | Cost ar adeg adnewyddu/ (gyrwywr presennol) | Cost i bwy? | Nodiadau |
|--|---|---|---|--|---|
| Darparwr hyfforddiant cenedlaethol ar gyfer llythrennedd, rhifedd, gwybodaeth a diogelu | Cais cychwynnol yn unig / hyfforddiant gloywi ar ddiogelu bob yn ail gais i adnewyddu (6 blynedd) | £40:00 /£60:00 (nid yw'r amcangyfrif yn cynnwys costau o ran cyfleoedd ac amser sy'n gysylltiedig â hyfforddiant) | £30 (amcangyfrif) bob yn ail gais i adnewyddu (6 blynedd) | Gyrwywr | Mae'r costau hyfforddiant presennol eisoes yn bodoli (nid costau newydd) |
| Gwiriad (Gwasanaeth datgelu a gwahardd) DBS manylach gan gynnwys Rhestr Gwahardd a Gwasanaeth Diweddarau | DBS manylach yn ofynnol ar adeg gwneud y cais cychwynnol | £46:00 DBS + £13:00 ffi gwasanaeth diweddarau = £59:00 (DBS sylfaenol £18) | £13:00 y flwyddyn am y gwasanaeth diweddarau | Gyrwywr (dim ond gweithredwyr/p erchnogion cerbydau os nad ydynt yn yrwywr) | Ar hyn o bryd, mae pob ALI yng Nghymru yn gwneud gwiriadau DBS yn ofynnol ar adeg gwneud y cais cychwynnol, ac mae rhai wedi dechrau symud tuag at wiriadau DBS bob chwe mis (nid costau newydd) arbediad cost posibl o £7 fesul gyrrwr am ddefnyddio'r gwasanaeth diweddarau |
| Profi cerbydau | Cynnig ar gyfer profion blynyddol | £50:00 (amcangyfrif) | £50:00 (amcangyfrif) | Perchnogion cerbydau | Ar hyn o bryd, mae gan bob ALI ofynion profi cerbydau sy'n ei gwneud yn ofynnol cynnal prawf bob blwyddyn, bob chwe mis neu bob pedwar mis. Bydd cynnal profion blynyddol ledled Cymru yn arbed costau i lawer o berchnogion cerbydau/busnesau |
| Gwell trefniadau rhannu gwybodaeth | Ffi sefydlu yn debygol gyda Llywodraeth | £0 gweler y testun isod | £anhysbys – bydd angen i Lywodraeth | Yr ALI a fydd yn ceisio adennill y | Ar hyn o bryd, mae'n ofynnol i ALLau gynnal cofrestr ar gyfer rhai trwyddedau tacsis ac maent yn |

| Eitem | Amllder | Cost ar adeg gwneud y cais cychwynnol | Cost ar adeg adnewyddu/ (gyrwrwr presennol) | Cost i bwy? | Nodiadau |
|--|--|---|---|---------------------------------|--|
| (cronfa ddata / cofrestr / arall) | Cymru. Ffioedd adnewyddu posibl a allai gael eu talu gan yr ALI a'u hadennill yn y ffioedd trwyddedu | | Cymru wneud ymchwil i gronfa ddata a/neu gofrestr | costau gan yrwrwr/gweithre dwyr | defnyddio wyth fersiwn wahanol o gronfa ddata ledled Cymru. Caiff y ffioedd sefydlu eu darparu gan Lywodraeth Cymru. Mae'n bosibl y bydd ffioedd cynnal a chadw ac adnewyddu yn ofynnol gan yr ALI ar sail adennill costau gan ddeiliaid trwyddedau |
| Safonau Oed/Allyriadau Cerbydau | Pan fydd angen i'r perchennog/cw mni gael cerbyd newydd, neu pan fydd yn dymuno gwneud hynny | Amrywiadau rhwng costau gwneuthurwr cerbydau Gellir prynu cerbyd allyriadau Euro 6 ail law am lai na £10,000:00 | £0 | Perchnogion cerbydau | Mae gan lawer o ALLau eisoes derfynau oed ar gyfer cerbydau newydd a/neu uchafswm oed ar gyfer cerbydau sydd ganddynt yn barod. Dim ond i ALLau nad oes ganddynt derfynau oed ar hyn o bryd y gall fod cost. Mae'n bosibl y caniateir i ddeiliaid trwyddedau cyfredol gadw cerbydau sydd wedi'u trwyddedu ar hyn o bryd ar yr amod eu bod yn prynu cerbyd mwy newydd pan fydd hi'n amser gwneud hynny neu roi dull graddol ar waith ar gyfer diweddarau'r fflyd bresennol. |
| Newidiadau i'r geiriad ar oleuadau to tacsis | Unwaith | £30:00 (amcangyfrif) | £0:00 | Perchnogion cerbydau | Mae gan y rhan fwyaf o dacsis olau to sydd â'r geiriad "Taksi" a/neu "Taxi" arno, felly ni fydd costau i'r rhan fwyaf o berchnogion cerbydau. Mae'n bosibl y gall cwmnïau arwyddion newid goleuadau to sy'n bodoli eisoes am ffi is yn hytrach na bod golau to newydd yn cael ei brynu. |

| Eitem | Amllder | Cost ar adeg gwneud y cais cychwynnol | Cost ar adeg adnewyddu/ (gyrwrwr presennol) | Cost i bwy? | Nodiadau |
|---|--------------------------------|--|---|-------------|--|
| Caniatáu i yrwrwr gael mwy nag un drwydded gyda mwy nag un awdurdod | Cais cychwynnol i bob awdurdod | Llai o gostau wrth wneud cais am yr ail drwydded. -£200:00 / -£300:00 (amcangyfrif) | £0 | Gyrwrwr | Wrth wneud cais am yr ail drwydded. Ni fydd angen i'r gyrwrwr gael gwiriad meddygol / DBS arall na bodloni'r holl ofynion hyfforddiant eto. *Bydd y pris yn amrywio o un meddyg teulu i'r llall |
| Ei gwneud yn ofynnol i bob awdurdod lleol roi trwydded gyrwrwr cerbyd hurio preifat yn unig | Cais Cychwynnol | -£20:00 / - £30:00 (amcangyfrif) | £0 | Gyrwrwr | Bydd caniatáu i yrwrwr cerbydau hurio preifat wneud cais am drwydded gyrwrwr cerbyd hurio preifat yn unig yn lleihau'r angen i gael prawf gwybodaeth am yr ardal leol a dylai leihau'r costau hyfforddiant i'r gyrwrwr |

3.11. Cyfrifo Costau

3.11.1. Hyfforddiant Cenedlaethol

Nid yw'n hawdd cymharu'r costau ar sail y fformatau presennol gan y bydd pob awdurdod lleol eisoes yn rhoi hyfforddiant ar gontract allanol i ddarparwr hyfforddiant neu'n rhoi rhyw fath o hyfforddiant mewnol lle y caiff y costau eu hadennill gan yrwyr drwy'r ffioedd trwydded. Mae'n debygol y caiff unrhyw daliad newydd am hyfforddiant ei wneud yn uniongyrchol i gorff/darparwr hyfforddiant, gan arwain at lai o waith gweinyddol i'r awdurdod lleol a llai o oblygiadau o ran costau ar gyfer yr elfen hon o'r ffioedd trwydded i lawer o awdurdodau lleol (nid yw hyn yn berthnasol i ardaloedd awdurdod lleol mae'r hyfforddiant eisoes yn cael ei roi ar gontract allanol i ddarparwr hyfforddiant).

3.11.2. DBS (Gwasanaeth datgelu a gwahardd)

Ar hyn o bryd, mae pob awdurdod lleol yn ei gwneud yn ofynnol i bob gyrrwr a gweithredwr sy'n gwneud cais gael tystysgrifau manwl gan y DBS. Mae llawer o awdurdodau'n gofyn am dystysgrif DBS newydd bob tair blynedd, pan fydd y gyrrwr yn adnewyddu ei drwydded. Er mwyn cynnal gwiriadau DBS bob chwe mis, mae'r DBS yn cynnig gwiriad gwasanaeth diweddarau am £13 y flwyddyn felly, os bydd pob gyrrwr yn cofrestru â'r gwasanaeth diweddarau, gallai hynny arbed costau i yrwyr ac arwain at gynnal gwiriadau DBS yn amlach er mwyn gwella safonau diogelwch.

3.11.3. Profi Cerbydau

Ar hyn o bryd, mae pob awdurdod lleol yn ei gwneud yn ofynnol cynnal rhyw fath o brawf ar gerbydau. Mae rhai yn gofyn am brofion MOT safonol ac mae eraill yn gofyn am amserlen fwy penodol o brofion gan garejis cymeradwy. Bydd y garejis yn aml yn codi tua'r un pris â phrawf MOT safonol, sef tua £50 fesul cerbyd. Ar hyn o bryd, mae'n ofynnol i bob perchennog cerbyd gael profion blynyddol, bob chwe mis neu bob pedwar mis. Gwelir bod cerbydau mwy newydd gyda therfynau oed a dewisiadau amgen fel cerbydau trydan yn arwain at gostau cynnal a chadw is na'r cerbydau tanwydd ffosil presennol. Bydd newid i gynnal profion blynyddol ar bob cerbyd yn lleihau costau profi cerbydau yn gyffredinol ledled Cymru.

3.11.4. Gwella trefniadau rhannu gwybodaeth

Mae a wnelo hyn â rhannu gwybodaeth yn well a chaiff opsiynau eu hystyried a fydd yn ceisio cyflawni'r amcan hwnnw, gan gynnwys opsiynau heblaw cronfa ddata, megis dyletswydd ar bob awdurdod i roi gwybod am ddigwyddiadau er enghraifft wrth ystyried tor rheol gan yrwrwr a cherbyd sydd wedi'i drwyddedu mewn awdurdod lleol, er mwyn i'r Swyddog Trwyddedu roi gwybod i'r awdurdod cartref am y tor rheol yn unol â fformat ac amserlen wedi'u rhagnodi. Fel arall, gellid ystyried cofrestr genedlaethol neu gronfa ddata genedlaethol sydd ar gael i'r cyhoedd neu i awdurdodau lleol. Mae wyth plattform cronfa ddata gwahanol yn cael eu defnyddio gan awdurdodau lleol Cymru ar hyn o bryd. Bydd gan yr awdurdod gontractau â darparwyr cronfeydd data ar gyfer defnyddio'r plattform neu bydd yn creu ei gronfa ddata ei hun. Nid oes cwmpas ar gael i'r manylebau newydd, felly mae'n anodd rhagweld y costau a fyddai'n gysylltiedig â chronfa ddata ar hyn o bryd. Mae un dewis amgen ar ffurf cofrestr eisoes wedi cael ei ddatblygu yng Nghymru ar gyfer

trwyddedu gwasanaethau tatwio a thyllu'r corff, a chostau terfynol y gofrestr hon yw tua £90,000:00. Cyn dewis unrhyw opsiwn a ffefrir, caiff arfarniad o'r costau ei gynnal.

3.11.5. Safonau Oed/Allyriadau Cerbydau

Mae llawer o awdurdodau lleol eisoes wedi rhoi cyfyngiadau allyriadau neu oed ar waith felly mae'n annhebygol y bydd y newidiadau'n effeithio ar berchnogion cerbydau yn yr ardaloedd hynny oni fyddant yn fwy llym. Lle nad oes cyfyngiadau oed ar waith ar hyn o bryd mewn rhai ardaloedd awdurdodau lleol, mae'n bosibl yr eir i gostau am uwchraddio'r fflyd am gerbydau mwy newydd. Caiff unrhyw ofynion newydd o ran costau ar gyfer diweddarau cerbydau eu hystyried, megis amserlen ohiriedig ar gyfer cyflwyno'r gofynion terfynau oed/allyriadau er mwyn newid o'r modelau hŷn a/neu a fyddai angen cymhellion. Gallai'r dulliau gynnwys hawliau taid i ddeiliaid trwyddedau cyfredol a all barhau i drwyddedu'r cerbyd presennol am weddill ei oes cyn prynu cerbyd mwy newydd pan fydd perchennog y cerbyd yn dymuno gwneud hynny/pan fydd hynny'n ofynnol.

3.11.6. Geiriad ar y golau to

Mae pob awdurdod lleol yng Nghymru heblaw un yn ei gwneud yn ofynnol defnyddio goleuadau to ar dacsis ar hyn o bryd. Nid yw nifer y cerbydau sy'n arddangos y gair "Taksi" neu "Taxi" ar y golau to yn hysbys gan nad yw'r awdurdodau lleol yn cofnodi'r data hyn. Credir bod y rhan fwyaf eisoes yn cydymffurfio â'r geiriad gorfodol a awgrymir, ond mae gan rai eiriad amgen y gall fod angen ei ddiwygio, megis enw neu rif ffôn y cwmni.

3.11.7. Trwydded gyrrwr cerbyd hurio preifat yn unig / y gallu i gael mwy nag un drwydded

Mae'n bosibl y bydd gyrrwyr yn arbed costau yn sgil unrhyw ofynion newydd i awdurdod lleol gynnig trwydded gyrrwr cerbyd hurio preifat yn unig. Mae'n ofynnol i unrhyw yrrwr cerbyd hurio preifat sydd wedi'i drwyddedu ag awdurdod sy'n cynnig trwydded ddeuol yn unig ar hyn o bryd sefyll prawf gwybodaeth. Byddai opsiwn trwydded gyrrwr cerbyd hurio preifat yn unig yn gwneud y broses o gael trwydded newydd yn rhatach yn ardaloedd yr awdurdodau hyn. Bydd safonau cenedlaethol ar gyfer gyrrwyr yn caniatáu i yrwyr ddefnyddio un gwiriad meddygol neu wiriad DBS ar gyfer mwy nag un awdurdod lleol os bydd y gyrrwr yn bwriadu cael trwydded gyrrwr gan fwy nag un awdurdod. Bydd costau gwiriadau meddygol yn amrywio o un feddygfa i'r llall ac felly mae arbediad amcangyfrifedig o £200-£300 wedi cael ei ddefnyddio pan gaiff hynny ei gyfuno â chael gwared ar yr angen i ddyblygu costau DBS a hyfforddiant sylfaenol.

Nodwch: mae'r ddogfen hon wedi cael ei pharatoi yn unswydd er mwyn helpu pobl i ddeall Bil [insert name of Bill] Cymru. Ni ddylid dibynnu arni am unrhyw ddiben arall.

3.12. Manteision

Ceir llawer o fanteision o ganlyniad uniongyrchol i'r rheoliad arfaethedig. Mae'r rhain yn gysylltiedig â'r tair thema sydd o ddiddordeb i'r llywodraeth, sef Diogelach, Tecach a Gwyrddach.

Mae rhai o'r manteision hyn yn anfesuradwy, er enghraifft gwell hyfforddiant i yrwyr a gwiriadau diweddarau DBS bob chwe mis er mwyn sicrhau'n aml fod gyrwyr yn ddiogel ac yn addas, yn hytrach na'r gwiriadau bob tair blynedd a geir ar hyn o bryd. Bydd hyn yn galluogi awdurdodau lleol i ganfod unrhyw droseddau perthnasol a gaiff eu cyflawni gan yrwyr lle mae angen ystyried atal/dirymu trwydded.

Bydd maint y farchnad tacsis a cherbydau hurio preifat, ac amcanestyniad twf ehangach y diwydiant, yn dylanwadu ar faint y manteision. Er enghraifft, os bydd pwysau dirwasgiad economaidd pellach yn cyfrannu at grebachu maint y farchnad, efallai y bydd cerbydau a gwasanaeth cwsmeriaid yn gwella, ond mae'n bosibl y bydd llai o weithredwyr ar y farchnad i wasanaethu gwahanol gwsmeriaid, ac y byddant yn ei chael hi'n anodd darparu'r gwasanaeth a'r mynediad y bydd eu hangen.

3.12.1. Cyflwyniad

Ceir llawer o fanteision o ganlyniad uniongyrchol i'r rheoliad arfaethedig. Mae'r rhain yn gysylltiedig â'r tair thema sydd o ddiddordeb i'r llywodraeth, sef Diogelach, Tecach a Gwyrddach.

Mae mwy o bobl 65 oed a throsodd ag erioed yng Nghymru a bydd y pandemig a bellach yr argyfwng ynni wedi effeithio ar lawer o bobl. Bydd buddsoddi mewn gwasanaethau tacsis dibynadwy a gwell yn hynod fuddiol, gan fod rhan sylweddol o'r boblogaeth yn eu defnyddio'n aml neu'n achlysurol.

3.12.2. Methodoleg

Mae'r dadansoddiad o gostau a manteision yn dilyn canllawiau safonol WeITAG.

3.13.3. Cenedlaethol

Er y bydd y polisi yn arwain at nifer o gostau gwirioneddol i gyfran o fusnesau, ei fantais amlycaf yw y bydd yn arwain at fanteision sylweddol i'r cyhoedd a defnyddwyr agored i niwed. Drwy un darn o ddeddfwriaeth, bydd diogelwch a chysur mewn cerbydau yn gwella i bob defnyddiwr yn y dyfodol.

3.12.4. Tecach

Awgrymir nifer o gynigion er mwyn gwneud tacsis yn ddull teithio deniadol a diogel i bawb. Gwell hyfforddiant, a'i gwneud yn ofynnol i weithredwyr lunio

Nodwch: mae'r ddogfen hon wedi cael ei pharatoi yn unswydd er mwyn helpu pobl i ddeall Bil [insert name of Bill] Cymru. Ni ddylid dibynnu arni am unrhyw ddiben arall.

polisi ar ddiwallu anghenion yr holl deithwyr, os caiff safonau cyfartal eu rhoi ar waith yn gyson ledled Cymru, er mwyn sicrhau marchnad tacsis a cherbydau hurio preifat gystadleuol yn hytrach na loteri cod post o safonau. Bydd pobl sy'n defnyddio cymhorthion symudedd yn wynebu llai o risg y bydd gwasanaethau'n codi gormod arnynt, neu y bydd yn rhaid iddynt aros am gyfnodau estynedig, o ganlyniad i'r gofynion hyfforddi gwell.

3.12.5. Gwyrddach

Disgwylir y bydd defnyddwyr tacsis a'r cyhoedd ehangach yn cael budd o allyriadau is o gymharu â'r senario Gwneud-Dim. Dyma un o fanteision allweddol y Bil a allai arwain at werth ariannol.

Yn ogystal â hynny, bydd cael gwared ar unrhyw gerbyd a defnyddio cerbyd trydan yn ei le yn lleihau cyfanswm yr allyriadau pibellau mwg. Bydd hyn yn lleihau allyriadau NOx, PM2.5, PM10 a CO2 a gaiff eu creu drwy losgi tanwydd i sero, fwy neu lai, ar gyfer y fflyd gyfan o dacsis a cherbydau hurio preifat. Er bod nwy tŷ gwydr (CO2) yn bwysig, ystyrir ar hyn o bryd mai PM2.5 yw'r llygrydd gronynnol sy'n cael yr effaith fwyaf ar iechyd pobl, gyda chysylltiad byrdymor a hirdymor yn cyfrannu'n fawr at gynyddu'r risg o farwolaeth a phroblemau iechyd difrifol²². Mae deunydd gronynnol o draul brêcs a theiars wedi cynyddu 35% ers 1990, ac mae deunydd gronynnol o draul ffyrdd wedi cynyddu 34% ers y 1990au hyd at 2019.

Mae'n hysbys bod gwella ansawdd aer lleol yn arwain at lawer o fanteision iechyd, cymdeithasol ac economaidd gyda phobl yn byw bywydau hwy, iachach a mwy cynhyrchiol. Amcangyfrifir bod disgwyliad oes byd-eang ddwy flynedd yn fyrrach o ganlyniad i lygredd aer²³. Serch hynny, mae lleihau carbon yn rhywbeth i'w groesawu ynddo'i hun, ar wahân i welliannau i ansawdd aer lleol, am ei fod yn ffordd allweddol o frwydro yn erbyn newidiadau trychinebus yn yr hinsawdd. Er nad yw newid hinsawdd o reidrwydd yn ymddangos yn gymesur â'r allyriadau a gaiff eu rhyddhau mewn un ardal, mae unrhyw leihad yn ddefnyddiol ar lefel ranbarthol a chenedlaethol, ac yn helpu i feithrin cadernid a sicrhau cyfle am dwf economaidd yn y dyfodol.

Bydd cael gwared ar yr holl allyriadau pibellau mwg o'r fflyd yn sicrhau bod pob cwsmer sy'n defnyddio tacsî, y gyrywyr sy'n treulio rhan o'u diwrnodau mewn traffig, pobl sy'n mynd heibio ac unrhyw un arall sy'n byw mewn aneddiadau o bob math yn cael budd o leihad mewn allyriadau carbon, yn ogystal â lleihad mewn NOx a deunydd gronynnol (PM2.5 a PM10).

²² [London Roadmap to meeting WHO guidelines by 2030](#)

²³ [Prifysgol Chicago](#)

Nodwch: mae'r ddogfen hon wedi cael ei pharatoi yn unswydd er mwyn helpu pobl i ddeall Bil [insert name of Bill] Cymru. Ni ddylid dibynnu arni am unrhyw ddiben arall.

Tabl 7: Lleihad mewn allyriadau o ganlyniad i drydaneiddio'r fflyd gyfan o dacsis a cherbydau hurio preifat, arfarniad 30 mlynedd, 2022. Prisiau wedi'u disgowntio

| Llygrydd | Lleihad mewn nwyon tŷ gwydr (wedi'i feintoli gan ddefnyddio gwerthoedd carbon canolog) | Lleihad mewn nwyon tŷ gwydr (Gwerthoedd carbon uchel) |
|----------------|--|---|
| CO2 | £50,993,185 | £76,489,778 |
| NOx | £6,085 | £6,085 |
| Cyfunol | £50,999,270 | £76,495,863 |

Cyfrifwyd y canlyniadau hyn gan ddefnyddio fformiwlâu safonol y Canllawiau Arfarnu Trafnidiaeth ar gyfer defnydd o danwydd a thrydan fesul cilometr, a set o dybiaethau ynghylch nifer y cerbydau sy'n cael eu disodli, milltiroedd ar gyfartaledd, cyflymder ar gyfartaledd, a rhaniad rhwng cerbydau diesel a phetrol. Defnyddiwyd y set fwyaf cyfredol o werthoedd ar gyfer carbon a nitrogen ocsid er mwyn cyfrifo gwerth ariannol lleihau'r allyriadau hyn i gymdeithas yng Nghymru. Mae gwerth ariannol lleihau carbon wedi cael ei gyfrifo gan ddefnyddio gwerthoedd carbon, ac mae gwerth ariannol lleihau nitrogen ocsid wedi cael ei gyfrifo gan ddefnyddio costau niwed.

3.12.6. Tecach

Disgwylir i effeithiau cymdeithasol a dosbarthiadol cadarnhaol ymddangos yn syth ar ôl i'r Bil gael ei weithredu. Mae cyfran fawr o'r cynigion yn cyfrannu at sicrhau bod cwsmeriaid yn cael gwasanaeth cyson, ble bynnag y bônt a beth bynnag fo'u sefyllfa economaidd neu gymdeithasol.

3.12.7. Diogelach

Bydd y rhan fwyaf o yrwyr tacsis yn cael budd o wiriadau gwell ar gyfer gyrwyr, megis gofynion parhaus i gael gwiriad DBS bob chwe mis, ochr yn ochr â safonau unffurf ar gyfer trwyddedu cerbydau, gyrwyr a gweithredwyr. Bydd y cynigion deddfwriaethol yn arwain at fwy o fanteision o ran diogelwch, a hynny i'r cyhoedd, defnyddwyr a gyrwyr.

Bydd trefniadau gorfodi mwy cytbwys mewn perthynas â throeddau ynghyd â hysbysiadau cosb benodedig hefyd yn rhoi hyder i yrwyr sy'n cynnal safonau da ac i ddefnyddwyr. Yn nes ymlaen, gall hyn arwain at lai o gwynion heb eu datrys, a delwedd lawer gwell i'r diwydiant.

Hyd yn oed heb gyfrifo gwerth ariannol, mae'n amlwg bod diogelwch yn fater y byddai'r cyhoedd mewn dinasoedd mawr yn ei godi dro ar ôl tro²⁴. Mae'r Bil hefyd yn codi'r un mater ond o safbwynt gyrwyr, a fydd ar eu colled pan fydd teithwyr sy'n troseddu yn gwrthod talu, yn afreolus neu'n difrodi eu cerbydau.

²⁴ [Cardiff Taxi Study 2019 Summary Report](#)

Nodwch: mae'r ddogfen hon wedi cael ei pharatoi yn unswydd er mwyn helpu pobl i ddeall Bil [insert name of Bill] Cymru. Ni ddylid dibynnu arni am unrhyw ddiben arall.

Dylai safonau diogelwch uwch a gaiff eu rhoi ar waith yn gyson, ochr yn ochr â mwy o bwerau gorfodi, sicrhau newid gweladwy a pharhaol i ganfyddiad y cyhoedd o ddiogelwch tacsis a cherbydau hurio preifat.

Disgwylir un fantais fawr a chadarnhaol i ddefnyddwyr a'r cyhoedd. Bydd y gwelliannau diogelwch yn chwalu rhwystrau rhag twf yn y diwydiant tacsis a cherbydau hurio preifat. Gan y bydd y gwelliannau'n digwydd ar lefel genedlaethol, byddant wedi'u dosbarthu'n dda rhwng yr holl ddefnyddwyr tacsis yng Nghymru, heb i'r un ardal benodol gael cerbydau mwy diogel nag ardal arall, heblaw mewn nifer bach o feysydd polisi penodol, er enghraifft os bydd un awdurdod yn penderfynu gwneud teledu cylch cyfyng yn ofynnol ym mhob cerbyd.

Ynghyd â'r cynigion posibl eraill, bydd hyn yn sicrhau bod tacsis a cherbydau hurio preifat yn gallu cefnogi siwrneiau aml-fodd, yn helpu pobl i symud i ffwrdd o fod yn berchen ar geir, yn hyrwyddo delwedd gadarnhaol o Gymru gartref ac i ymwelwyr ac, yn y pen draw, yn cefnogi unrhyw bolisi yn y dyfodol megis hybiau symudedd, sy'n dibynnu ar wasanaethau cyson a dulliau teithio sydd ag arwyddion clir.

3.12.8. Gwledig a threfol

Yn gyffredinol, bydd pob categori o deithwyr agored i niwed, sef pobl iau, pobl hŷn, pobl anabl neu unigolion sy'n teithio ar eu pen eu hunain, yn cael budd o well gofynion polisi a hyfforddiant cyn trwyddedu i yrwyr, gan gynnwys gwiriadau DBS gwell ac amlach a gwiriadau euogfarnau ar ddarpar yrwyr a gyrwyr sydd eisoes yn gweithio yn y diwydiant.

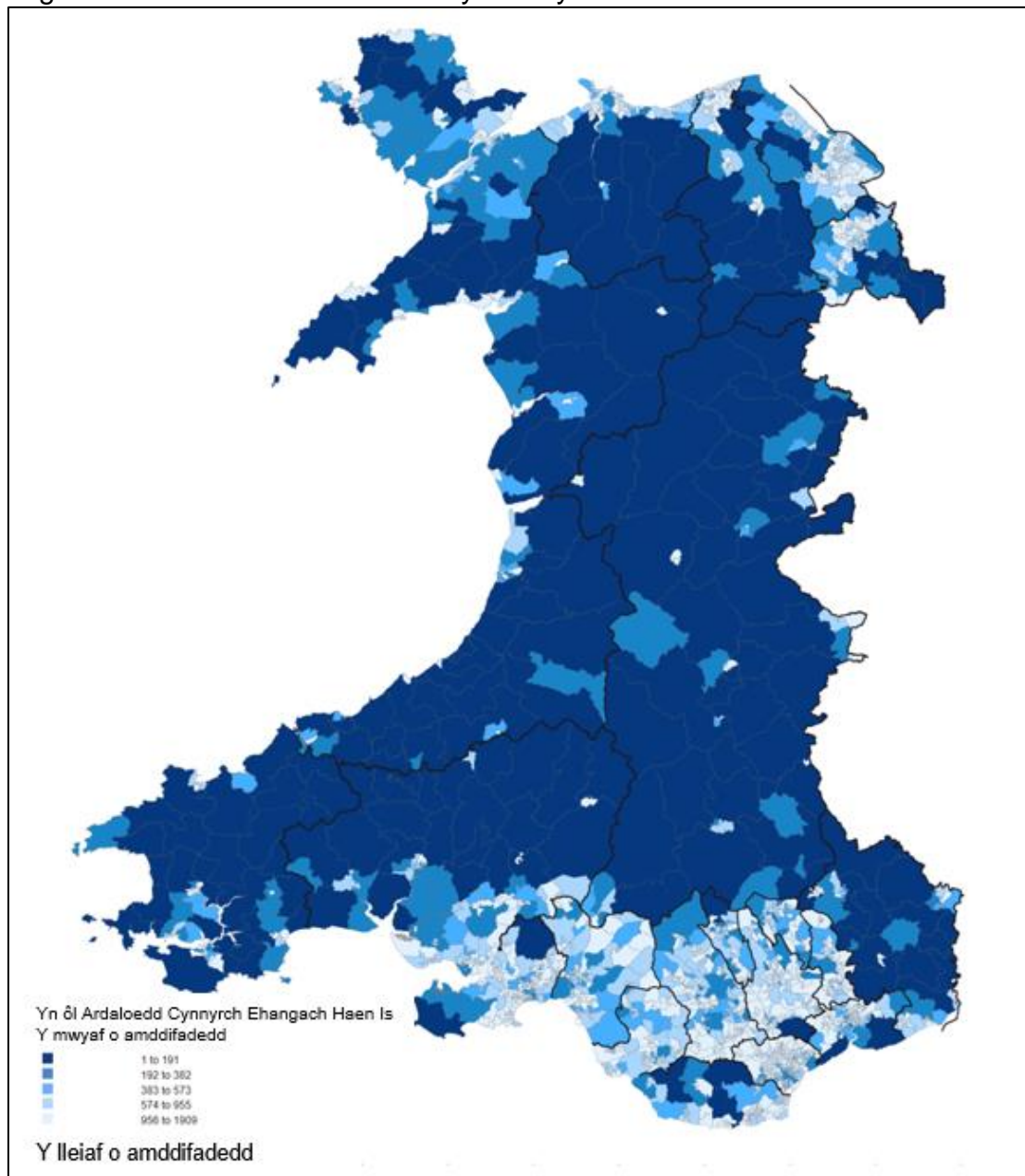
Bydd y gwell hyfforddiant, gan gynnwys hyfforddiant ar ddiogelu, llinellau cyffuriau, masnachu pobl ac ymwybyddiaeth o anabledd, ymwybyddiaeth o iechyd meddwl, ymwybyddiaeth o ddementia, trais yn erbyn menywod, cam-drin domestig a thrais rhywiol, gwasanaeth cwsmeriaid, gwybodaeth leol, deddfwriaeth trwyddedu tacsis, gwaith cynnal a chadw cerbydau sylfaenol, llythrennedd a rhifedd o fudd i blant ac oedolion agored i niwed sy'n defnyddio tacsis/cerbydau hurio preifat ym mhob ardal.

Mae dibyniaeth ar dacsis i blant fynd i'r ysgol wedi cynyddu yn sgil toriadau i lwybrau bysiau. Mae'r Arolwg Teithio Cenedlaethol yn cadarnhau ei bod yn debygol mai'r car yw'r prif ddewis ar gyfer siwrneiau hwy, o 2 filltir neu fwy, i blant ysgol gynradd yn Lloegr. Disgwylir patrwm tebyg yng Nghymru. Nid yw'n ymddangos bod dibyniaeth ar dacsis ar gyfer teithio i'r gwaith wedi cynyddu mewn ardaloedd gwledig, ond gall effeithio ar nifer o unigolion hunangyflogedig mewn ardaloedd gwledig.

Mae'r ffigur canlynol, a baratowyd yn flaenorol gan Lywodraeth Cymru, yn rhoi trosolwg o amddifadedd yng Nghymru. Mae'n dangos y cyfraddau amddifadedd o ran mynediad at wasanaethau yn ôl LSOA.

Nodwch: mae'r ddogfen hon wedi cael ei pharatoi yn unswydd er mwyn helpu pobl i ddeall Bil [insert name of Bill] Cymru. Ni ddylid dibynnu arni am unrhyw ddiben arall.

Ffigur 5: Amddifadedd wedi'i fesur yn ôl mynediad at wasanaethau



Mae'n amlwg mai'r awdurdodau gwledig a phrin eu poblogaeth yn y canolbarth yw'r ardaloedd â'r mwyaf o amddifadedd. Mae'r rhain yn gorgyffwrdd i raddau helaeth â'r ardaloedd lle mae'r nifer lleiaf o gerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn ar gael, ac i raddau llai â'r awdurdodau sydd â'r ganran uchaf o ddisgyblion sy'n gymwys i gael prydau ysgol am ddim²⁵ fel canran o'r boblogaeth, ac sy'n debygol o fod mewn tloidi trafnidiaeth cymharol hefyd.

²⁵ [Disgyblion sy'n gymwys i gael prydau ysgol am ddim yn ôl awdurdod lleol, rhanbarth a blwyddyn \(llyw.cymru\)](#)

Nodwch: mae'r ddogfen hon wedi cael ei pharatoi yn unswydd er mwyn helpu pobl i ddeall Bil [insert name of Bill] Cymru. Ni ddylid dibynnu arni am unrhyw ddiben arall.

3.13. Gweithredwyr

3.13.1. Cenedlaethol

Mae'r gofynion y bydd angen i yrwyr eu bodloni at ddibenion cael a chadw trwydded wedi cynyddu, gyda gwiriadau hawl i weithio a gwiriadau credyd wedi cael eu hychwanegu'n ddiweddar. Mae'r sefyllfa bresennol, sef busnes fel arfer, yn golygu na fydd gwelliannau ac y bydd gyrwyr a gweithredwyr yn parhau i fod yn rhwystredig ynghylch problemau trawsffiniol, loteri cod post o ofnion trwyddedu a pharhad posibl yn y gostyngiad yn nifer y gyrwyr trwyddedig. Os byddwn yn allosod y data a gafwyd gan nifer dethol o awdurdodau i weddill y wlad, gwelwn fod budd net yn cronni ar gyfer gyrwyr ar hyn o bryd.

Mae'n debygol y bydd cyflwyno gofynion o ran cerbydau trydan yn fuddiol i berchnogion cerbydau yn y tymor hir, am fod gan gerbydau trydan lai o ofnion cynnal a chadw, felly mae cost weithredol rhedeg fflyd o gerbydau trydan yn is na chost rhedeg fflyd o gerbydau diesel neu betrol. Ar hyn o bryd, nid oes treth car yn daladwy ar gerbydau trydan (ond bydd hynny'n newid o 2025 ymlaen) na thaliadau Parth Aer Glân chwaith. Ar ben hynny, dim ond 3 ceiniog y filltir y mae cerbydau trydan yn ei gostio (yn seiliedig ar gostau gwefru gartref ar gyfartaledd) o gymharu â thua 10-15 ceiniog y filltir ar gyfer tacsî diesel.

3.13.2. Gwledig a threfol

Mae'n anodd amcangyfrif yr effaith derfynol yn y ddwy farchnad hyn, ar yrwyr a gweithredwyr. Gan ddefnyddio dull llinol, os bydd y duedd yn y dyfodol yr un fath â'r blynyddoedd diweddar, disgwylir lleihad yn nifer y gyrwyr a gweithredwyr cerbydau hurio preifat. Os ychwanegir y diwygiadau polisi i'r senario presennol, daw'n debygol y bydd dolen adborth yn dilyn y diwygio hwn, y gellir ei grynhoi fel newid ar ochr y cyflenwad, a gallai gyrwyr ailddosbarthu eu hunain ar draws y gwahanol ardaloedd daearyddol.

Gellir tybio'n ddiogel bod y rhan fwyaf o yrwyr yn deall eu marchnadoedd lleol a'r marchnadoedd y maent yn gweithio ynddynt fel arfer, felly byddent yn gwybod, yn achos Busnes fel Arfer, a yw ardal yn dda ar gyfer busnes ai peidio.

Bydd costau gwneud busnes mewn awdurdodau 'gwledig' yn aros yn gymharol uwch nag ardaloedd trefol, oherwydd y dwysedd poblogaeth isel a'r amllder a phatrymau teithio gwahanol.

Mae maint y fantais/anfantais yn dibynnu ar dwf y diwydiant i raddau helaeth. Os bydd llawer o yrwyr cerbydau hurio preifat newydd yn ymuno â'r diwydiant, byddwn yn gweld mwy o fanteision. Y rheswm dros yr hyn yw na fyddant ar eu colled drwy orfod talu mwy i addasu eu cerbydau neu adnewyddu eu trwyddedau o gymharu â gweithwyr proffesiynol sydd eisoes yn gweithio yn y diwydiant tacsîs.

Nodwch: mae'r ddogfen hon wedi cael ei pharatoi yn unswydd er mwyn helpu pobl i ddeall Bil [insert name of Bill] Cymru. Ni ddylid dibynnu arni am unrhyw ddiben arall.

Disgwylir i'r diwydiant fynd drwy dwf organig bach neu gymedrol, wedi'i fesur ar sail cynnydd yn nifer y siwrneiau neu archebion. Y rheswm dros hyn yw y bydd y diwygiadau'n moderneiddio'r diwydiant gan olygu y bydd gyrwyr yn darparu gwasanaeth mwy unffurf.

Gall rheoli'r ffin rhwng Cymru a Lloegr fod o fudd i bob rhan o Gymru am ei bod yn debygol y bydd pob siwrnai yn agos i'r ffin yn cael ei chyflawni gan gerbyd a gyrrwr sy'n cyd-fynd â'r safonau cenedlaethol. Gall hyn arwain at rai manteision lle y bydd siwrneiau'n cael eu cyflawni gan fusnesau yng Nghymru yn hytrach na busnesau yn Lloegr, er nad yw'r cynigion hyn yn atal busnesau yn Lloegr mewn unrhyw ffordd, ar yr amod eu bod wedi'u trwyddedu yng Nghymru. Caiff yr ymgynghoriad ei ddefnyddio i feithrin gwell dealltwriaeth o faterion sy'n gysylltiedig â darparu gwasanaethau mewn ardaloedd ar y ffin, sef Sir Fynwy, Powys, Wreccsam a Sir y Fflint.

Bu adroddiadau yn y cyfryngau²⁶ ynglŷn â cherbydau sydd wedi'u trwyddedu y tu allan i Gaerdydd yn gweithio o fewn canol y ddinas yn bennaf, ac mae awdurdod cyfagos Casnewydd wedi cadarnhau bod cannoedd o'i yrwyr trwyddedig yn byw yng Nghaerdydd ac yn debygol o fod yn gweithio yno yn bennaf. Mae'n debygol y bydd safonau cenedlaethol a gofyniad i bob awdurdod gan gynnwys Caerdydd gynnig trwyddedau gyrwyr cerbydau hurio preifat yn lleihau'r niferoedd hyn.

3.14. Diwydiant (busnesau yng Nghymru)

3.14.1. Cenedlaethol

Fel y nodwyd yn yr adran ar gostau, nid oes llawer o ddefnydd o dacsis at ddibenion busnes a chymudo ledled Cymru. Mae'n bosibl y bydd rhai anfanteision i fusnesau hunangyflogedig gwledig mewn rhannau gwledig o Gymru, os na chaiff gweithredwyr gwledig bach eu cefnogi, neu os byddant yn dewis gadael y farchnad.

3.15. Astudiaeth achos – Caerdydd

Mae Caerdydd yn ddinas ranbarthol a rhyngwladol brysur lle mae llawer o wahanol ddulliau teithio'n cyfuno â'i gilydd. Mae ei marchnadoedd tacsis a cherbydau hurio preifat wedi datblygu'n dda. Mae'r cynnydd mwyaf mewn poblogaeth ers Cyfrifiad 2011 yng Nghymru wedi cael ei weld yng Nghasnewydd a Chaerdydd – mae poblogaeth Caerdydd wedi tyfu 4.7%. Bydd anghenion trafnidiaeth y ddinas yn parhau i dyfu.

Mae Cyngor Caerdydd wedi rhoi nifer o bwyntiau data defnyddiol i ni mewn perthynas â gweithrediad y tacsis a'r cerbydau hurio preifat o fewn ei awdurdod.

²⁶ [Ffynhonnell o'r cyfryngau: BBC – Fears for taxi industry as overhaul in Wales is proposed](#)

Nodwch: mae'r ddogfen hon wedi cael ei pharatoi yn unswydd er mwyn helpu pobl i ddeall Bil [insert name of Bill] Cymru. Ni ddylid dibynnu arni am unrhyw ddiben arall.

Dim ond trwyddedau deuol y mae Caerdydd yn eu rhoi, a chafodd 2,185 eu cofnodi yn 2022. Mae canran y ceir trydan yn uwch o fewn y fflyd cerbydau hurio preifat o gymharu â'r fflyd tacsis. O ran costau gwneud busnes, nid yw cost y drwydded ddeuol wedi newid ers 2018, sy'n golygu ei bod wedi lleihau mewn termau real i bob pwrpas, ac mae hynny'n wir am y drwydded i weithredwyr hefyd. Mae cost yr hyfforddiant ar gyfer y drwydded ddeuol, yr eir iddi pan fydd rhywun yn gwneud cais am drwydded newydd, hefyd wedi aros yn gyson ers 2018, ar tua £397. Byddai'r costau hyfforddiant parhaus yn amrywio yn unol â phrofiad y gyrrwr a'r blynyddoedd y mae wedi'u treulio yn y diwydiant. Nid oes cost hyfforddiant i weithredwyr ar hyn o bryd.

Nid yw tueddiadau Caerdydd yn annhebyg i awdurdodau lleol eraill, gyda chostau gwirioneddol yn lleihau i yrwyr, llai o wybodaeth yn cael ei chasglu am weithredwyr, a mwy o gerbydau hurio preifat na thacsis yn y fflyd. Gwnaeth astudiaeth gan AECOM (2019) a oedd yn dadansoddi'r farchnad dacsis yng Nghaerdydd²⁷, o ochr y galw, ystyried a oes galw heb ei ddiwallu. Ni ddaethpwyd o hyd i dystiolaeth o hyn, ond mae'n werth nodi ambell agwedd ar gyfer ein dadansoddiad ein hunain. Roedd mwy o ymatebwyr wedi dweud bod cerbyd hurio preifat yn well o ran ansawdd na thacsis, a bod prisiau siwrneiau cerbyd hurio preifat yn rhatach hefyd. Fodd bynnag, nid oedd cyfran fawr o'r ymatebwyr (40%) mewn un astudiaeth yn gwybod beth oedd y gwahaniaeth rhwng tacsis a cherbyd hurio preifat. Mae hyn yn dangos bod y ffordd y mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn gweithredu mewn cytrefi trefol mawr mor debyg o safbwynt y cwsmer fel ei bod yn bosibl nad oes angen gwahaniaeth cyfreithiol. Nodir hyn yn y cynigion deddfwriaethol hefyd. Yn ychwanegol at yr agwedd hon, ymhlith y rhai a arolygwyd, y gwelliannau a awgrymwyd ar gyfer diogelwch teithwyr oedd 'gwasanaeth cwsmeriaid', 'rheoleiddio mwy caeth', 'gwell mesurau diogelwch', 'hyfforddiant i yrwyr (gan gynnwys hyfforddiant iaith)', sydd i gyd wedi'u cynnwys yn y Bil presennol.

Ar ôl disgrifio'r llinell sylfaen yn fras, gellir trafod goblygiadau tebygol y diwygio nawr. Mae gan Gaerdydd farchnad tacsis a cherbydau hurio preifat fawr ac, er bod nifer y cerbydau a'r gyrrwyr wedi lleihau ychydig ar ôl y pandemig (rhwng 2020 a 2021), mae'n bosibl y byddai'r gyrrwyr sydd eisoes yn gweithio yn y diwydiant yn croesawu'r syniad o gyflwyno rheolau newydd ar gyfer trwyddedu a hyfforddiant, ar yr amod bod cymorth digonol yn cael ei roi. Byddai'r diwygio'n cael gwared ar unrhyw gystadleuaeth annheg gan yrwyr sydd wedi'u trwyddedu mewn awdurdodau â safonau is, neu o Loegr. Ni ddisgwylir y byddai'r newidiadau i ofynion ar gyfer gyrrwyr, cerbydau a gweithredwyr yn bygwth datblygiad y diwydiant nac yn anfon nifer gweladwy o fusnesau i ffwrdd o'r diwydiant, gan fod y farchnad yn fawr, yn amrywiol ac yn gallu amsugno newidiadau rheoleiddiol megis gofynion i gael gwiriadau DBS. Nid yw'r cwestiwn ynghylch gyrrwyr tacsis neu yrwyr cerbydau hurio preifat, a all weithio gydag un o gwmnïau'r rhwydwaith trafndiaeth, mor ddybryd yng Nghaerdydd am fod yr awdurdod yn rhoi trwyddedau deuol. Bydd p'un a ganiateir i hyn barhau ai peidio ar ôl i'r Bil gael ei weithredu yn cael effaith ar ganfyddiad gyrrwyr tacsis o broffidioldeb.

²⁷ [Cardiff Taxi Study 2019 Summary Report](#)

Nodwch: mae'r ddogfen hon wedi cael ei pharatoi yn unswydd er mwyn helpu pobl i ddeall Bil [insert name of Bill] Cymru. Ni ddylid dibynnu arni am unrhyw ddiben arall.

Disgwylir i'r rhan fwyaf o'r cynigion fod yn fuddiol. Yn gyntaf, gan fod y wasg ac astudiaethau blaenorol wedi tynnu sylw at wasanaeth cwsmeriaid fel problem, mae'r cynigion sy'n ymwneud â hyfforddiant a chamau gorfodi i yrwyr yn debygol o gael effaith fuddiol iawn ar y diwydiant, gan achub ei ddelwedd ymhlith cwsmeriaid a'i helpu i dyfu yn y tymor hir. Byddai'r cynigion yn arwain at brofiad tecach a mwy diogel i bob cwsmer a gyrrwr. Gall llawer o'r cynigion leihau'r posibilrwydd o droseddau neu anghytuno rhwng gyrrwyr a chleientiaid. Mae cwsmeriaid a'r cyhoedd yn debygol iawn o gael profiad mwy diogel wrth ddefnyddio tacsï neu gerbyd hurio preifat.

Mae'n bosibl y bydd mynediad at dacsï yn cynyddu neu'n lleihau ond, fel y pwysleisiwyd gan astudiaethau blaenorol, ni chofnodwyd problemau'n ymwneud â chyflenwad annigonol yn 2019. O ran costau, mae'n bosibl y bydd cyflwyno gofynion newydd i weithredwyr yn arwain at leihad bach yn nifer y busnesau cerbydau hurio preifat. Y rheswm dros hynny yw bod cerbydau hurio preifat yn gyffredin mewn dinasoedd mawr ac yn parhau i dyfu. Mae'n bosibl y bydd busnesau tebyg i gwmnïau'r rhwydwaith trafniadaeth mewn sefyllfa well i amsugno costau a gofynion trwyddedau newydd, yn enwedig mewn ardaloedd trefol lle y gallant fod yn gwneud cystal neu'n well na thacsï, o ran cyfran o'r farchnad. Mae'r raddfa a'r trefniadau gweithredol yn wahanol iawn ar gyfer busnesau sy'n defnyddio apiau ar alw, ac mae'n bosibl y bydd angen llai o gymorth ac arweiniad gan y llywodraeth arnynt os a phan gaiff y cynigion eu cyflwyno.

3.16. Mabwysiadu cynigion cenedlaethol yn wirfoddol

Mae'r adran hon yn cynnig dadansoddiad bras o gostau a manteision mabwysiadu rhaglen o gynigion cenedlaethol yn wirfoddol. Er mwyn i'r cynigion gael eu mabwysiadu'n wirfoddol, byddai angen i ALLau ddilyn argymhellion cenedlaethol yn hytrach na pholisïau lleol sydd wedi hen ennill eu plwyf ac a fabwysiadwyd am resymau lleol, sy'n annhebygol. Os caiff y cynigion cenedlaethol eu cymeradwyo, byddai hyn yn golygu y cânt eu rhoi ar waith ar wahanol adegau ac ar gyflymder amrywiol. Fel y cyfryw, byddai asesiad economaidd o'r manteision a'r ffrwd costau yn gymhleth iawn ac yn amodol ar lefelau isel iawn o sicrwydd. Nid yw Arup wedi dadansoddi'r senario hwn yn fanwl iawn eto, gan na ellir rhoi sicrwydd ynghylch unrhyw ganfyddiadau heb ymgysylltu pellach ac amserlenni neu reolau dangosol ar gyfer mabwysiadu gwirfoddol.

Bu Llywodraeth Cymru yn gweithio'n agos gyda gweithgor tacsï gan ddefnyddio'r polisïau arferion gorau sydd eisoes yn bodoli yng Nghymru i lunio dogfen gysoni a gyhoeddwyd ym mis Mawrth 2021²⁸. Argymhellodd Llywodraeth Cymru y dylai pob un o'r 22 awdurdod yng Nghymru fabwysiadu a dilyn y dogfennau templed, ochr yn ochr â'r ffurflenni cais a argymhellir. Mae llawer o'r awdurdodau lleol wedi penderfynu peidio â rhoi'r polisi ar waith yn

²⁸ [Tacsï a cherbydau hurio preifat: canllawiau trwyddedu \(llyw.cymru\)](#)

Nodwch: mae'r ddogfen hon wedi cael ei pharatoi yn unswydd er mwyn helpu pobl i ddeall Bil [insert name of Bill] Cymru. Ni ddylid dibynnu arni am unrhyw ddiben arall.

wirfoddol, ac maent yn parhau i ddefnyddio polisiau lleol ar hyn o bryd. Mae hyn yn ategu'r ddamcaniaeth na chaiff safonau cenedlaethol eu cyrraedd heb gymorth deddfwriaethol.

4. Aseidiadau Effaith

Mae'r adran ar aseidiadau effaith yn crynhoi'r holl gostau a buddiannau. Bydd safoni a symleiddio'r rheolau trwyddedu'n cael ei groesawu gan y diwydiant tacsis, fwy na thebyg. Mae'r newid hwn yn mynd law yn llaw â safoni hyfforddiant. At ei gilydd, bydd y newidiadau hyn yn cynyddu ymddiriedaeth y cyhoedd yn y diwydiant. Byddant hefyd yn 'dad-gemeiddio'r' diwydiant, gan y bydd costau gwneud busnes yn dod yn llai o fater o lwc neu leoliad. Bydd y rheolau gorfodi'n chwyddo'r manteision hyn, gan y bydd gyrwyr a'r cyhoedd yn teimlo'n fwy diogel, a bydd gwasanaethau a allai fod o ansawdd gwaeth bellach wedi'u gwahardd oherwydd safonau cenedlaethol.

Ar y cyfan, ansawdd gwasanaeth unffurf, y tebygolrwydd o lai o amrywiadau yng nghostau gwneud busnes, gwasanaeth mwy cyson i'r cyhoedd a diogelu'r diwydiant at y dyfodol yw'r prif fanteision. Y prif anfanteision yw cynnydd yn y gost i berchnogion cerbydau os bydd angen iddynt brynu cerbydau newydd, a chynnydd posibl yng nghostau gwneud busnes i rai gyrwyr (a lleihad i eraill yn dibynnu ar ofynion presennol ALLau).

Bydd rhoi mwy o bwerau gorfodi i awdurdodau lleol yn arwain at brofiad gwell a mwy diogel i fusnesau ac i ddefnyddwyr. Mae hyn yn fudd net i'r diwygiadau polisi. Nid oes gofynion ychwanegol yn y Bil i awgrymu mwy o orfodi, ond bydd y broses o weithredu'r Bil yn ceisio cynnig mwy o opsiynau i swyddogion gorfodi pan gaiff achosion o dorri rheolau eu canfod, er enghraifft cyflwyno hysbysiadau cosb benodedig yn hytrach na'r opsiwn presennol i erlyn yn unig.

Ar yr un pryd, bydd gwelliant mewn safonau cerbydau hefyd. Bydd y gwelliannau hyn (rheolau ar sail allyriadau/oed) yn creu darlun gwell a mwy deniadol o'r diwydiant a fydd yn cyfrannu at gynnydd yn y galw a mwy o foddhad â'r gwasanaeth ymhlith cwsmeriaid. Bydd hyn hefyd yn well i'r amgylchedd.

4.1. Defnyddwyr

4.1.1. Cenedlaethol

Bydd defnyddwyr yn cael budd ar lefel genedlaethol drwy well gwasanaeth a diogelwch. Byddant hefyd yn cael budd o lai o allyriadau, a fydd yn helpu Cymru i gyrraedd ei thargedau sero net.

4.1.2. Gwledig a threfol

Bydd defnyddwyr gwledig a threfol yn cael budd o siwrneiau mwy diogel. Bydd defnyddwyr trefol yn cael budd o ansawdd gwasanaeth unffurf, gyda llai

Nodwch: mae'r ddogfen hon wedi cael ei pharatoi yn unswydd er mwyn helpu pobl i ddeall Bil [insert name of Bill] Cymru. Ni ddylid dibynnu arni am unrhyw ddiben arall.

o wahaniaethau rhwng tacsis a cherbydau hurio preifat. Mae cerbydau hurio preifat yn fwy cyffredin mewn ardaloedd trefol a bydd gwell rheoleiddio yn helpu i sicrhau eu bod yn darparu'r gwasanaeth gorau posibl. Bydd defnyddwyr agored i niwed, gan gynnwys defnyddwyr ag anghenion symudedd pwysicach, o ardaloedd trefol a gwledig, yn cael budd o gamau gorfodi gwell mewn achosion o dorri rheolau gan yrwyr, hyfforddiant unffurf ac wedi'i ehangu i yrwyr, a system fwy cydlynol ar gyfer trwyddedu gyrwyr, gan arwain at lai o bryder, mwy o ymddiriedaeth yn y diwydiant a mwy o fusnes i yrwyr a gweithredwyr o bosibl.

Mewn ardaloedd trefol, mae defnyddwyr yn mynd yn fwyfwy rhwystredig ynglŷn ag un o ganlyniadau penodol technoleg apiau sy'n golygu bod llawer o siwrneiau a archebwyd ymlaen llaw yn cael eu canslo. Mae hyn yn deillio o 'aml-apio' lle y bydd gyrwyr yn dewis a dethol rhwng gwahanol apiau ac yn aml yn canslo siwrneiau pan fydd cynnig mwy proffidiol yn ymddangos. Ceir pryderon ynglŷn â diogelu, yn enwedig pan fydd teithwyr yn agored i niwed, fel y trafodwyd uchod. Bydd atebion posibl er mwyn lleihau nifer y siwrneiau a gaiff eu canslo yn cael eu hystyried ar ôl yr ymgynghoriad. Mae'n debyg bod y defnydd o apiau yn is mewn rhannau gwledig o Gymru ac mae'n bosibl na fydd y newidiadau i dechnoleg apiau a gaiff eu rhoi ar waith gan y Bil yn effeithio ar lawer o ddefnyddwyr mewn ardaloedd gwledig. Ceir potensial i fwy o dechnoleg apiau ddatblygu yn y dyfodol.

4.2. Gweithredwyr a gyrwyr

4.2.1. Cenedlaethol

Dylai gweithredwyr ei chael hi'n haws deall y farchnad a chefnogi eu gyrwyr. Ni fydd gyrwyr yn wynebu loteri ddaearyddol o ran cost a gofynion trwyddedu mwyach. Hefyd, mae'n llai tebygol y byddant yn wynebu arferion anghystadluelol gan yrwyr â llai o gymwysterau sy'n cynnig gwasanaethau sydd o ansawdd gwaeth neu sy'n dwyllodrus. Mae'n fwy tebygol y bydd chwarae teg i yrwyr, a fydd yn eu galluogi i ganolbwyntio ar eu busnes yn hytrach na rhyngweithio â'r rheolau rheoleiddiol cymhleth a geir ar hyn o bryd, sy'n amrywio o un awdurdod i'r llall.

Os bydd gyrwyr yn berchen ar eu cerbydau eu hunain, mae'n bosibl y byddant yn wynebu costau uwch, o ran prynu cerbydau trydan neu brynu cerbydau mwy newydd os caiff terfynau oed eu cyflwyno, ond amser a ddengys pa mor raddol y bydd y costau hyn yn ymddangos, a faint o gymorth ariannol neu gynghorol a fydd ar gael. Mae'n bosibl y caiff baich economaidd uwchraddio cerbydau ei wasgaru'n anghyson ledled Cymru, gan ei bod yn debygol bod llawer o gerbydau eisoes yn cydymffurfio mewn ardaloedd ALLau sy'n defnyddio terfynau oed yn barod. Mae'n bwysig cydnabod bod llai o gerbydau trydan mawr a cherbydau trydan hygyrch i gadeiriau olwyn ar gael ar y farchnad ar hyn o bryd o gymharu â modelau salŵn trydan, a gall fod yn ddrutach prynu'r mathau hyn o gerbydau o gymharu â'r modelau diesel cyfatebol sydd ar gael ar hyn o bryd.

Nodwch: mae'r ddogfen hon wedi cael ei pharatoi yn unswydd er mwyn helpu pobl i ddeall Bil [insert name of Bill] Cymru. Ni ddylid dibynnu arni am unrhyw ddiben arall.

4.2.2. Gwledig a threfol

Fel y nodwyd yn yr adran ar gostau, mae'n bosibl y bydd angen i weithredwyr bach gael cymorth i ymdopi â'r newidiadau. Mae'n fwy tebygol bod gweithredwyr o'r fath yn bodoli mewn ardaloedd gwledig. Mae'r un peth yn wir am yrwyr. Mae'n bosibl y bydd angen i yrwyr sy'n berchen ar eu cerbydau neu yrwyr sy'n prydlesu eu cerbydau, gywrwr cwmnïau'r rhwydwaith trafndiaeth a gywrwr nad ydynt yn gweithio i gwmnïau'r rhwydwaith trafndiaeth gael cymorth ychwanegol i ymdopi â'r newidiadau rheoleiddiol.

4.3. Diwydiant (busnesau yng Nghymru)

4.3.1. Cenedlaethol

Mae'n bosibl y bydd busnesau yng Nghymru sy'n dibynnu ar gludiant tacsis/cerbydau hurio preifat ar gyfer cleientiaid yn cael budd o well hyfforddiant i yrwyr a safonau cerbydau.

4.3.2. Gwledig a threfol

Gallai rhai pobl hunangyflogedig neu fusnesau gwledig bach iawn ddiodesdef os bydd prisiau'n codi. Fodd bynnag, ni ddisgwylir i brisiau godi. Wrth gwrs, bydd ffactorau allanol megis prisiau tanwydd, nwy ac olew yn effeithio ar y rhagfynegiadau hyn, gan arwain at gynnydd mewn prisiau er gwaethaf effaith niwtral y Bil ar brisiau. Hefyd, disgwylir y bydd gwasanaethau tacsis gwell a mwy cyson yn fodd i gynnig siwrneiau aml-fodd di-dor, a all fod o gymorth i fusnesau bach.

4.4. Y cyhoedd

Disgwylir i effaith y rhan fwyaf o'r cynigion yn y Papur Gwyn ar gyllid cyhoeddus fod yn niwtral. Yn ôl ffurf derfynol y cynigion, mae'n bosibl mai'r newid i gerbydau di-allyriadau a'r cynigion ar gyfer gwell trefniadau rhannu gwybodaeth yw'r eitemau uchaf eu cost.

Ar gyfer y cynnig ynglŷn â cherbydau di-allyriadau, mae'r gost i gyllid cyhoeddus yn dibynnu ar faint o gymorth a fydd yn cael ei gynnig, ac i ba fathau o gwmnïau. Gall y sector preifat gael effaith gadarnhaol ar faint o gyllid a ddefnyddir ar gyfer hyn. Er enghraifft, os bydd pris cerbydau trydan yn parhau i ostwng ac os bydd y farchnad cerbydau trydan ail law yn parhau i dyfu, bydd angen llai o gymorth gan y llywodraeth.

4.5. Crynodeb

Er ei bod yn anodd eu meintoli mewn nifer o achosion, disgwylir i fanteision y newidiadau arfaethedig fod yn fwy na'r costau. Ond caiff sylw ei roi i weithredwyr bach ac ardaloedd gwledig, er mwyn sicrhau y caiff y manteision eu gwireddu ac y caiff cymorth da ei roi i ymdopi â'r newidiadau.