



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Rhif: 46063

Papur Gwyn
Llywodraeth Cymru

Bil Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat (CHPau) (Cymru)

Dyddiad cyhoeddi: 09 Mawrth 2023
Camau i'w cymryd: Ymatebion erbyn 01 Mehefin 2023

Mae'r ddogfen hon ar gael yn Saesneg hefyd / This document is also available in English
Rydym yn croesawu gohebiaeth a galwadau ffôn yn Gymraeg / We welcome correspondence and telephone calls in Welsh

Trosolwg

Rydym yn gofyn i chi am eich barn am y cynigion ar gyfer bil tacsis a cherbydau hurio preifat (CHPau) newydd.

Sut i ymateb

- Llenwch ein [ffurflen ar-lein](#)
- Lawrlwythwch a llenwch ein [ffurflen ar-lein](#) a'i e-bostio i YmgynghoriadBilTacsis@llyw.cymru
- Lawrlwythwch a llenwch ein [ffurflen ar-lein](#) a'i phostio i:

Ymgynghoriad ar y Bil Tacsis ac CHPau
Is-adran Cysylltedd Cenedlaethol a Rhyngwladol
Seilwaith Economaidd CCRA
Llywodraeth Cymru
Parc Cathays
Caerdydd
CF10 3NQ

Gwybodaeth bellach a dogfennau cysylltiedig

Mae'r ddogfen hon ar gael mewn print bras, Braille neu mewn ieithoedd eraill ar gais.

Manylion cyswllt

Am ragor o wybodaeth:

Ymgynghoriad ar y Bil Tacsis ac CHPau
Is-adran Cysylltedd Cenedlaethol a Rhyngwladol
Seilwaith Economaidd CCRA
Llywodraeth Cymru
Parc Cathays
Caerdydd
CF10 3NQ

E-bost: YmgynghoriadBilTacsis@llyw.cymru

Ar gael yn [Saesneg](#) hefyd

Rheoliad Cyffredinol ar Ddiogelu Data (GDPR)

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

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

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

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

Eich hawliau

O dan ddeddfwriaeth diogelu data, mae gennych yr hawl:

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

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

Y Swyddog Diogelu Data:

Llywodraeth Cymru
Parc Cathays
CAERDYDD
CF10 3NQ

e-bost:

Data.ProtectionOfficer@gov.wales

Dyma fanylion cyswllt Swyddfa'r

Comisiynydd Gwybodaeth:

Wycliffe House
Water Lane
Wilmslow
Cheshire
SK9 5AF

Ffôn: 01625 545 745 neu 0303 123
1113

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

e-bost:

Data.ProtectionOfficer@gov.wales

Cynnwys	
Rhagair.....	5
Cyflwyniad.....	6
Ein gweledigaeth.....	7
Crynodeb o'r cynigion.....	7
Cynigion.....	10
Cadw'r system ddwy haen.....	10
Diffiniadau newydd o dacsis ac CHPau.....	11
Safonau gofynnol cenedlaethol.....	12
Beth yw'r sefyllfa ar hyn o bryd?.....	12
Beth ydym yn ei gynnig?.....	12
Safonau trwyddedau gyrru.....	13
Safonau trwyddedau cerbydau.....	15
Safonau trwydded gweithredwr.....	16
Safonau lleol.....	17
Gweinyddu trwyddedau lleol.....	18
Camau gorfodi yn erbyn gyrrwyr a cherbydau sydd wedi'u trwyddedu gan awdurdod lleol arall.....	19
Beth yw'r sefyllfa ar hyn bryd?.....	19
Beth ydym yn ei gynnig?.....	19
Hysbysiadau cosb benodedig.....	21
Cynllun pwyntiau cosbi cenedlaethol ar gyfer deiliaid trwydded tacsï/CHP ..	22
Canslo archebion.....	23
Hurio ar draws ffiniau – Cymru a Lloegr.....	24
Beth yw'r ystyriaethau ar hyn o bryd?.....	24
Beth yw'r opsiynau ar gyfer gwella?.....	24
Rhannu gwybodaeth yn well.....	25
Newid i gerbydau di-allyriadau.....	26
Beth yw'r ystyriaethau ar hyn o bryd?.....	26
Beth ydym yn ei gynnig?.....	26
Trwyddedau Dosbarth B ar gyfer cerbydau o fathau eraill.....	28
Asesiad Effaith Reoleiddiol drafft.....	29
Y Gymraeg.....	29
Materion eraill.....	29

Rhagair

Mae tacsis a cherbydau hurio preifat (CHPau) yn rhan hanfodol o systemau trafndiaeth gynaliadwy. Trwy lenwi bylchau mewn nifer o ffyrdd yn y drafnidiaeth gyhoeddus a ddarperir, maen nhw'n galluogi pobl i newid eu dull o deithio: yn aml trwy gysylltu â dulliau teithio eraill a darparu cludiant ar gyfer milltir gyntaf a milltir olaf taith; darparu gwasanaethau ar adegau o'r dydd pan nad oes gwasanaethau trafndiaeth eraill ar gael; neu ateb y galw pan nad yw mathau eraill o drafnidiaeth yn gost effeithiol neu'n ymarferol, gan gynnwys mewn ardaloedd gwledig. Mae tacsis/CHPau yn bwysig i gymunedau lle mae cyfran isel yn berchen ar geir. Maen nhw hefyd yn chwarae rhan hanfodol mewn cludiant ysgolion, gofal cymdeithasol a chleifion nad ydynt yn argyfwng os nad oes mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus addas ar gael.

Er bod deddfwriaeth sy'n ymwneud â thacsis ac CHPau wedi aros yn gymharol ddigyfnewid ers blynyddoedd lawer, mae'r sector wedi moderneiddio'n gyflym. Mae'r papur gwyn hwn yn nodi ein cynlluniau ar gyfer newid y ddeddfwriaeth i ddelio â'r materion sy'n pwyso fwyaf, gan gydnabod y bydd angen ail-ystyried rhai pethau wrth i'r sector barhau i esblygu. Mae'r cynigion yn seiliedig ar gonsensws rhwng partneriaid, ond mae hwn yn ymgynghoriad go iawn ac rwy'n croesawu barn unrhyw un sydd â diddordeb.

Bydd y cynigion yn gwireddu'r ymrwymiad yn ein Rhaglen Lywodraethu i ddeddfu i foderneiddio'r sector tacsis a cherbydau hurio preifat a mynd i'r afael â phroblemau gweithredu ar draws ffiniau. Byddant yn sicrhau mwy o gysondeb drwy gyflwyno safonau gofynnol cenedlaethol ar gyfer y fasnach drwyddedig; gwell pwerau gorfodi i awdurdodau lleol; a rhannu gwybodaeth yn well rhwng awdurdodau lleol er mwyn sicrhau diogelwch i deithwyr. Rwy'n credu y bydd y cynigion hyn yn helpu i ddiweddarau'r fframwaith deddfwriaethol i adlewyrchu sector sy'n esblygu drwy'r amser a chadarnhau rôl bwysig tacsis ac CHPau wrth ddiwallu ein hangen am gludiant.

Lee Waters, AS
Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd

Cyflwyniad

Cefndir y cynigion yn y papur gwyn hwn yw'r newidiadau mawr a ddisgwylir i wasanaethau trafndiaeth gyhoeddus yng Nghymru. Yn benodol, cynigion i ail-reoleiddio gwasanaethau bws er mwyn i awdurdodau cyhoeddus allu sicrhau bod rhwydweithiau trafndiaeth gyhoeddus yn cael eu dylunio er y budd cyhoeddus mwyaf. Nod y newidiadau hyn yw taro ein targed bod 45% o'n holl deithiau erbyn 2040 drwy gyfrwng dulliau trafndiaeth cynaliadwy a gwireddu ymrwymadau Llywodraeth Cymru i fynd i'r afael â'r newid yn yr hinsawdd. Mae'r newidiadau i'r rheoliadau bysiau'n cyd-fynd â'r buddsoddi trwm mewn cynlluniau Metro o amgylch Cymru i wireddu buddiannau rhwydweithiau teithio cyflym 'troi i fyny a mynd'.

Mae gan dacsis ac CHPau ran bwysig i'w chwarae o ran milltir gyntaf a milltir olaf taith ac maen nhw'n anghymesur o bwysig i bobl sydd ag anawsterau symudedd¹. Mae eu hyblygrwydd yn golygu bod ganddyn nhw rôl allweddol i'w chwarae o ran newid i ddulliau teithio mwy cynaliadwy. Ond maen nhw'n gallu lleihau a chynyddu problemau tagfeydd, gan ddibynnu ar y sefyllfa leol - ar y naill law gall tacsis/CHPau arafu bysiau, gan eu gwneud yn llai dymunol fel dull teithio, ond ar y llaw arall gellir eu gweld fel ffordd o wella'r sefyllfa drwy leihau'r angen am gerbydau preifat ar y ffordd.

Mae'r papur gwyn hwn yn cael ei gyhoeddi ar adeg pan fo'r sector tacsis ac CHPau ledled y byd yn cael ei drawsnewid gan ddatblygiadau technolegol, yn enwedig gyda dyfodiad apiau fflagio tacsis. Bydd y newid hwn i system fwy awtomataidd yn mynd rhagddo ac mae angen i'r diwydiant fod yn barod am y newidiadau sy'n ei wynebu. Mae tacsis 'awtonomaidd' eisoes yn cael eu treialu mewn gwahanol leoedd ar draws y byd. Mae'n amlwg y bydd angen i deddfwriaeth Gymreig yn y tymor hir allu mynd i'r afael â'r heriau wrth iddyn nhw godi. Bydd hyn yn cynnwys trosglwyddo i 'Mobility As A Service', lle caiff trafndiaeth ei rhannu a bod ar alw. Er hynny mae hen broblemau â'r fframwaith deddfwriaethol presennol ar gyfer trwyddedu tacsis ac CHPau y mae angen mynd i'r afael â nhw ar frys er diogelu'r cyhoedd, sicrhau tegwch a lleddfu pryderon amgylcheddol.

Mae'r papur gwyn hwn yn canolbwyntio ar y gofynion deddfwriaethol sydd eu hangen i fynd i'r afael â'r pryderon brys hyn ond bydd yn rhan hefyd o'r chwilio parhaus am ffordd i reoleiddio sector sy'n newid drwy'r amser. Y pryderon brys hyn, sydd wedi'u nodi mewn nifer o adolygiadau ac ymgynghoriadau yn y maes hwn yw:

- yr anghysondeb ar draws Cymru o ran safonau trwyddedu;
- diffyg pwerau gorfodi i ddelio â gyrwyr sy'n gweithio allan o'u hardal; a
- y diffyg eglurder ynghylch y gwahaniaeth rhwng tacsis ac CHPau a'r hyn maen nhw'n cael gwneud.

Wrth siarad am drwyddedu tacsis, rydym yn golygu cerbydau sy'n cael eu gyrru gan bobl. Byddwn yn ymdrin â rheoleiddio a thrwyddedu cerbydau awtonomaidd ar wahân wrth i'r dechnoleg ddatblygu. Trafodir hyn yn fanylach yn nes ymlaen drwy gynnig diffiniad.

¹ [Taxi and private hire vehicle statistics, England: 2022 - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/statistics/taxi-and-private-hire-vehicle-statistics-england-2022)

Ein gweledigaeth

Cafodd ein gweledigaeth ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat ei chyhoeddi yn Llwybr Newydd²:

Rydym eisiau system trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat sy'n addas ar gyfer Cymru fodern, sy'n hyrwyddo diogelwch i deithwyr a gyrwyr, yn cyfrannu at amgylchedd glanach, yn gwella profiad y cwsmer, ac yn hygyrch i bawb.

Yn gryno, rydym am sicrhau bod gwasanaethau tacsî ac CHPau Cymru yn **fwy diogel, tecach a gwyrddach**.

Mae'r papur hwn yn canolbwyntio'n bennaf ar yr elfennau y mae angen deddfwriaeth i'w dapraru. Ond mae yna faterion eraill y mae gofyn mynd i'r afael mewn ffordd fwy cydlynol â nhw megis sicrhau bod gwasanaeth trafndiaeth ddibynadwy ar gael mewn ardaloedd gwledig. Mae llefydd sydd heb fawr o wasanaethau trenau neu fysiau yn debygol hefyd o fod yn brin o wasanaethau tacsî neu CHPau am nad oes galw cyson a dibynadwy am yrwyr a gweithredwyr. Mae'n amlwg bod angen gwneud rhywbeth i helpu pobl mewn cymunedau gwledig i ddefnyddio llai ar eu ceir a chysylltu mwy â'u cymunedau eu hunain. Dyma pam ein bod am ymdrin ag ardaloedd gwledig mewn ffordd drawsbynciol.

Crynodeb o'r cynigion

Isod, fe welwch ddisgrifiad byr o'n cynigion i newid fframwaith y deddfwriaeth trwyddedu tacsî/CHPau a byddwn yn edrych arnynt yn fanylach yn y papur hwn.

Y cynigion craidd ar gyfer diwygio'r fframwaith deddfwriaethol yw:

- Cyflwyno safonau gofynnol cenedlaethol gorfodol ar gyfer gyrwyr, cerbydau a gweithredwyr a'u cymhwyso ledled Cymru;
- Pwerau gorfodi gwell i awdurdodau lleol. Bydd hyn yn cynnwys darparu bod awdurdodau lleol yn gallu cymryd camau gorfodi yn erbyn unrhyw yrwr neu gerbyd lle bynnag y bydd wedi'i drwyddedu; a
- Rhannu gwybodaeth yn well rhwng awdurdodau lleol a gwybodaeth well i deithwyr.

Crynoir manteision y cynigion hyn ar gyfer teithwyr tacsî, gyrwyr/gweithredwyr ac awdurdodau trwyddedu isod.

² [Llwybr Newydd: strategaeth drafndiaeth Cymru 2021 | LLYW.CYMRU](#)

Cynnig	Mantais
Cadw'r system trwyddedu tacsis ac CHPau dwy haen bresennol trwy fabwysiadu diffiniadau newydd	<p>I drin tacsis ac CHPau yn deg. Fel ar hyn o bryd, bydd teithwyr yn cael:</p> <ul style="list-style-type: none"> • hurio tacsî yn y fan a'r lle, ar y stryd neu ar safle tacsî; • archebu tacsî neu CHP ymlaen llaw; a • dewis o ddarparwyr wrth archebu ymlaen llaw <p>Bydd diffiniadau'n helpu teithwyr i ddeall y gwahaniaeth rhwng tacsî ac CHP ac yn hwyluso pwerau gorfodi</p>
Cyflwyno safonau gofynnol ar gyfer gyrwyr, cerbydau a gweithredwyr	<p>I helpu i gadw teithwyr yn ddiogel, gwella gwasanaethau a sicrhau tegwch i'r bobl sy'n gweithio yn y diwydiant</p>
Cyflwyno pwerau gorfodi yn erbyn gyrwyr a cherbydau sydd wedi'u trwyddedu gan awdurdod arall	<p>Er mwyn gallu delio â'r rheini sy'n torri rheolau, bydd swyddogion awdurdodau lleol yn gallu cymryd camau yn erbyn gyrwyr a cherbydau, ble bynnag maen nhw wedi'u trwyddedu.</p>
Cyflwyno hysbysiadau cosb benodedig ar gyfer nifer o droseddau	<p>I helpu i godi safonau ar gyfer teithwyr a gwneud awdurdodau lleol a system y llysoedd yn fwy effeithiol</p>
Cyflwyno cynllun pwyntiau cosbi cenedlaethol	<p>I helpu awdurdodau lleol i gymryd camau pan na fydd hysbysiad cosb benodedig neu fesur arall yn briodol ond bod angen cymryd camau pellach i ddelio ag ail droseddu neu am grynhoi nifer o fân droseddau. Bydd hyn yn helpu i gynnal safonau i deithwyr, hyd yn oed pan fydd cerbyd yn gweithio y tu allan i ardal yr awdurdod lleol sydd wedi'i drwyddedu.</p>
Cyflwyno gocheleion hurio trawsffiniol rhwng Cymru a Lloegr	<p>I sicrhau y ceir yr un safonau diogelwch, ansawdd cerbydau a gwasanaeth i gwsmeriaid ym mhob taith yng Nghymru ac nad yw problemau hurio trawsffiniol yn cael eu symud dros y ffin.</p>
Rhannu gwybodaeth rhwng awdurdodau lleol ac â theithwyr yn well	<p>I helpu cadw teithwyr yn ddiogel, bydd awdurdodau lleol yn rhannu gwybodaeth am ymgeiswyr a deiliaid trwyddedau</p>
Rhoi pwerau i weinidogion i gyflymu'r newid i dacsis ac CHPau di-allyriadau	<p>Gwella ansawdd aer a lleihau allyriadau carbon</p>

[Cyflwyno cerbydau dosbarth B a mathau eraill o gerbydau](#)

I helpu i gadw teithwyr yn ddiogel, bydd awdurdodau lleol yn rhoi trwyddedau addas ar gyfer cerbydau ansafonol/gwahanol.

Cynigion

Cadw'r system ddwy haen

Nid oes llawer o bobl y tu allan i'r diwydiant tacsis ac CHPau yn deall y gwahaniaeth rhwng tacsis ac CHP. Ceir gwahaniaethau pwysig o ran eu gweithredu:

Tacsis	CHP
<ul style="list-style-type: none">• gallwch ei fflagio ar y stryd• yn cael defnyddio safle tacsis• gallwch ei archebu ymlaen llaw• bydd ganddo fesurydd a rhaid dangos tabl prisiau	<ul style="list-style-type: none">• ni chewch ei fflagio ar y stryd• ni chaiff ddefnyddio safle tacsis• rhaid ei archebu ymlaen llaw trwy gwmni trwyddedig

Mae datblygiadau mewn technoleg wedi pylu'r gwahaniaeth rhwng tacsis ac CHPau. Trwy ei archebu ar ap, gall cerbyd fod ar gael bron yn syth gan olygu y gall CHP ymddangos weithiau fel pe bai'n gweithredu fel tacsis.

Yn ei adolygiad 'Taxi and Private Hire Services' yn 2014³, edrychodd Comisiwn y Gyfraith ar y posibilrwydd o ddileu'r gwahaniaeth rhwng tacsis ac CHPau a mabwysiadu system drwyddedu un haen. Ond barnwyd bod y gwahaniaeth rhwng y ddau fath o gerbyd yn un ystyrlon ac argymhellwyd felly cadw'r ddwy haen.

Rydym yn cytuno â'r argymhelliad hwn ac yn teimlo bod tacsis ac CHPau yn darparu gwasanaethau gwahanol ac yn gwasanaethu cwsmeriaid gwahanol. Does gan deithiwr sy'n fflagio tacsis ar y stryd neu sy'n mynd i safle tacsis ddim dewis o ran y math o gerbyd na phris. Am hynny, mae angen i'r gwasanaeth a ddarperir iddynt fod o safon gyson a dylent ddisgwyl cysondeb o ran yr hyn maen nhw'n ei dalu amdano sef yr hyn y mae prisiau ar fesurydd yn ei roi iddynt. Mae'r rhai sy'n gallu archebu ymlaen llaw, waeth faint ymlaen llaw, yn gallu cymharu prisiau, dewis y math o wasanaeth sydd ei angen ac elwa ar y gystadleuaeth rhwng darparwyr. Byddai symud i ddull un haen yn golygu naill ai tan-reoleiddio'r naill neu or-reoleiddio'r llall. Byddai newid yn golygu tarfu sylweddol ac ni fyddai'r sector tacsis na'r sector CHPau yn ei groesawu. Nid ydym felly'n gweld unrhyw reswm dros ymyrryd mewn trefn sydd wedi hen blwyfo. Rydym yn hytrach am fynd i'r afael â'r hyn a welwn fel craidd y broblem – y pylu yn y gwahaniaeth rhwng y ddau.

Rydym yn cynnig cadw'r system drwyddedu dwy haen bresennol o dacsis ac CHPau, ond gan sicrhau bod gwahaniaeth clir a gweladwy rhyngddynt er mwyn i'r cyhoedd allu eu hadnabod yn rhwydd a gweld bod tacsis ar gael i'w hurio yn y fan a'r lle a bod yn rhaid archebu CHPau ymlaen llaw.

³ [Taxi and Private Hire Services | Law Commission](#)

Diffiniadau newydd o dacsis ac CHPau

Rydym yn cynnig y diffiniad canlynol o 'dacsi':

Cerbyd modur sydd wedi'i adeiladu neu wedi'i addasu â llai na naw sedd ar gyfer teithwyr, a ddarperir at ddibenion hurio yn y fan a'r lle ac wedi'i archebu ymlaen llaw gyda gyrrwr, at ddiben cario teithwyr i wneud elw masnachol.

Fel ar hyn o bryd, bydd tacsî ar gael ar gyfer:

- ei 'hurio yn y fan a'r lle' (i'w hurio ar unwaith) yn ardal yr awdurdod lleol sydd wedi'i drwyddedu, ac ar gyfer ei
- archebu ymlaen llaw yng Nghymru a Lloegr

Rydym yn cynnig y diffiniad canlynol o 'Gerbyd Hurio Preifat':

Cerbyd modur sydd wedi'i adeiladu neu wedi'i addasu â llai na naw sedd ar gyfer teithwyr, a ddarperir at ddibenion hurio wedi'i archebu ymlaen llaw gyda gyrrwr, at ddiben cario teithwyr i wneud elw masnachol.

Fel ar hyn o bryd, ni fydd CHP ar gael ond o archebu ei hurio ymlaen llaw.

Rydym yn cynnig diffinio 'hurio yn y fan a'r lle' i olygu:

Hurio tacsî yn bersonol ar gyfer teithio ynddo yn y fan a'r lle, gan huriwr yn lleoliad y cerbyd; naill ai ar y stryd (gan gynnwys tir preifat y mae'r cyhoedd yn cael mynd iddo) neu drwy fflagio tacsî sydd ar gael.

Rydym yn cynnig 'archebu ymlaen llaw' i olygu:

Hurio tacsî neu CHP trwy weithredwr naill ai yn swyddfa'r gweithredwr neu dros y ffôn, y rhyngwyd neu ar ddyfais electronig, at ddiben teithio yn y dyfodol. Gellir archebu tacsî ymlaen llaw hefyd yn bersonol trwy'r gyrrwr, ond ni cheir gwneud hyn â CHP, rhaid archebu hwnnw trwy weithredwr.

Wrth archebu'n ddigidol er enghraifft trwy archebu ar ap ar-lein, nid yw'n amlwg ar hyn o bryd ai'r gyrrwr ynteu'r gweithredwr sy'n derbyn yr archeb. Rydym yn cynnig, lle bo darpar deithiwr yn gofyn i yrrwr hurio preifat, bod y gyrrwr yn dweud wrth y teithiwr i archebu drwy'r gweithredwr priodol a dim ond pan fydd y gweithredwr wedi cymeradwyo a chofnodi'r archeb y bydd y teithiwr yn cael cychwyn ar y daith. Ni chaiff y gyrrwr dderbyn archeb ar ran y gweithredwr.

Cwestiwn 1: A yw'r diffiniadau a gynigir o dacsî, cerbyd hurio preifat, hurio yn y fan a'r lle ac archebu ymlaen llaw yn briodol? Rhowch sylwadau gan gynnwys unrhyw beth sydd yn eich barn chi yn eisiau yn y diffiniadau?

Safonau gofynnol cenedlaethol

Beth yw'r sefyllfa ar hyn o bryd?

Mae cwynion sy'n dod i law awdurdodau lleol yn profi nad yw teithwyr bob amser yn fodlon â safon gwasanaethau tacsis/CHPau. Ymhlith y cwynion cyffredin mae archebion wedi'u canslo, gyrwyr tacsï yn gwrthod mynd â theithwyr, codi gormod, gyrwyr yn cynnal sgwrs amhriodol a/neu'n anghwrtais wrth deithwyr neu ddefnyddwyr ffyrdd eraill a gyrwyr yn amharod i wasanaethu teithwyr anabl.

Mae polisïau trwyddedu tacsï/CHPau yn wahanol ar draws Cymru gan fod pob awdurdod lleol yn pennu ei bolisïau a'i amodau trwyddedu ei hun. Mae hyn yn arwain at ofynion a safonau trwyddedu gwahanol ledled y wlad. Er enghraifft, gall fod gofyn i yrrwr sydd wedi'i drwyddedu mewn un ardal gwblhau hyfforddiant helaeth cyn cael trwydded, ac efallai na fydd angen i yrrwr sydd wedi'i drwyddedu mewn awdurdod cyfagos wneud unrhyw hyfforddiant neu gall yr hyfforddiant fod yn rhad/am ddim. Gall ansawdd cerbydau a'r gwasanaeth i gwsmeriaid hefyd amrywio rhwng ardaloedd. Gallai hyn arwain at wahaniaeth o ran addasrwydd cerbydau i allu cario pob teithiwr mewn gwahanol rannau o Gymru.

Beth ydym yn ei gynnig?

Rydym yn cynnig bod Gweinidogion Cymru yn cael y pŵer i bennu safonau gofynnol cenedlaethol trwy is-ddeddfwriaeth. Rhaid i ymgeisydd am drwydded felly fodloni'r holl safonau gofynnol cenedlaethol perthnasol er mwyn cael trwydded. Caiff awdurdod lleol atal neu ddirymu trwydded a/neu wrthod ei adnewyddu os na fydd deiliad y drwydded yn bodloni unrhyw un neu rai o'r safonau gofynnol cenedlaethol perthnasol wedi hynny. Bydd safonau gofynnol cenedlaethol yn hyrwyddo diogelwch, gwasanaeth i gwsmeriaid a gorfodaeth. I ategu'r safonau, paratoir canllawiau ar gyfer awdurdodau lleol er mwyn iddynt allu cyflawni eu swyddogaethau trwyddedu a sicrhau bod y safonau'n cael eu bodloni. Er enghraifft, gall y canllawiau nodi'r amgylchiadau pan ganiateir eithrio gyrrwr tramor rhag archwiliad o'i gofnodion troseddol tramor a pha ddulliau amgen o gasglu gwybodaeth berthnasol am yr unigolyn y dylid eu defnyddio.

Mae'r diwydiant tacsï/CHP a rheoleiddwyr wedi mynegi eu cefnogaeth i safonau cenedlaethol yn y gorffennol. Mewn ymateb i gwestiwn ym mhapur gwyn⁴ 'Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus' Llywodraeth Cymru a ddylai safonau cenedlaethol fod yn gymwys i bob tacsï ac CHP, roedd 99% o'r rhai a ymatebodd yn cytuno y dylen nhw fod. Roedd yr ymatebwyr yn teimlo y bydden nhw'n gwneud y cyhoedd yn fwy diogel ac yn sicrhau cysondeb ledled Cymru.

Cwestiwn 2: A ydych chi'n cytuno â'n cynnig i gyflwyno safonau gofynnol cenedlaethol fydd yn gymwys i bob tacsï ac CHP yng Nghymru? Rhowch sylwadau.

⁴ [Gwella trafnidiaeth gyhoeddus | LLYW.CYMRU](#)

Safonau trwyddedau gyrru

Ar hyn o bryd, mae awdurdodau lleol yn cael cynnig trwyddedau ar wahân i yrwyr tacsis a gyrwyr CHPau, gydag amodau gwahanol ar gyfer pob un, a / neu drwydded ddeuol i yrru tacsis ac CHP. Credwn fod Awdurdodau Lleol sy'n cynnig trwydded ddeuol yn unig yn creu rhwystr diangen i'r gyrwyr hynny sydd am yrru CHP yn unig. Credwn hefyd y gallai hyn fod yn un o'r rhesymau pam mae gyrwyr CHP yn cael eu trwyddedu yn ardal un awdurdod lleol ac yn gweithio yn bennaf mewn un arall. Felly, rydym yn cynnig bod pob awdurdod lleol yn cael ei fandadu i gynnig pob opsiwn i ddarpar drwyddedeion - trwyddedau tacsis ac CHP ar wahân er mwyn i yrwyr gael gwneud cais am y naill neu'r llall yn ogystal ag opsiwn i wneud cais am drwydded ddeuol.

Cwestiwn 3: Ydych chi'n cytuno y dylai awdurdodau lleol orfod cynnig trwyddedau gyrru tacsis ac CHP ar wahân yn ogystal â chynnig trwydded ddeuol? Rhowch sylwadau.

Rydym yn cynnig y bydd disgwyl i ymgeiswyr am drwydded gyrru tacsis/CHP fodloni'r holl safonau canlynol fel mater o drefn (heblaw pan fydd eithriadau):

- Archwiliad DBS uwch, gan gynnwys rhestrau o'r rhai sydd wedi'u gwahardd (cynhelir yr archwiliad bob 6 mis ar ôl trwyddedu gan ddefnyddio gwasanaeth Diweddarau DBS)
- Archwiliad o gofnodion troseddol tramor (lle bo hynny'n berthnasol)
- Tystiolaeth o'r hawl i weithio yn y DU
- Archwiliad Meddygol grŵp 2 (sy'n ofynnol gyda'r cais cyntaf ac yna'n gyfnodol gan ddibynnu ar oedran y gyrrwr)
- Archwiliad o drwydded yrru'r DVLA (yn ofynnol bob blwyddyn)
- Ennill cymhwyster wedi'i reoleiddio (yn ofynnol bob 6 mlynedd h.y. bob yn ail adnewyddiad). Bydd y maes llafur yn cynnwys: gwybodaeth am ddiogelwch plant ac oedolion, Deddf Cydraddoldeb 2010 ac ymwybyddiaeth o anabledd, ymwybyddiaeth o iechyd meddwl, ymwybyddiaeth o ddemtia, ymwybyddiaeth o Drais yn erbyn Menywod, Cam-drin Domestig a Thrais Rhywiol (VAWDASV), ymwybyddiaeth o linellau cyffuriau, ymwybyddiaeth am fasnachu pobl, gwasanaethu cwsmeriaid, deddfwriaeth trwyddedu tacsis, rheoli gwrthdaro, Cymraeg sylfaenol (sut i gyfarch teithwyr), gofynion diogelu data, cynnal a chadw sylfaenol ar gerbydau. Bydd asesiad hefyd o sgiliau llythrennedd a rhifedd sylfaenol
- Ar gyfer trwyddedau gyrru tacsis/trwyddedau deuol, bydd y prawf theori yn cynnwys gwybodaeth sylfaenol hefyd am redeg busnes e.e. cofrestru gyda HMRC, cadw cyfrifon ac ati. Ni fydd hyn yn berthnasol i ymgeiswyr am drwyddedau gyrru CHP yn unig gan y byddan nhw'n debygol o fod yn gweithio i gwmni CHP
- Bydd gofyn i bob ymgeisydd am drwydded gyrru tacsis/trwydded ddeuol wneud prawf gwybodaeth am yr ardal. Ni fydd gofyn i ymgeiswyr am drwyddedau gyrru CHPau yn unig ei wneud gan ein bod yn teimlo bod yr elfen archebu ymlaen llaw a'r defnydd eang o systemau llywio digidol yn caniatáu iddynt gynllunio llwybrau'n effeithiol.

Cwestiwn 4: Ydych chi'n cytuno â'r safonau gofynnol cenedlaethol a gynigir ar gyfer trwyddedau gyrru? Nodwch unrhyw safonau sydd angen yn eich barn chi eu dileu, eu newid neu eu hychwanegu.

Safonau trwyddedau cerbydau

Rydym yn cynnig y dylai cerbydau orfod bodloni safonau gofynnol cenedlaethol i ddangos eu bod yn ddiogel ac yn addas i fod yn dacsis/CHPau trwyddedig. Rydym yn cynnig bod disgwyl i ymgeiswyr am drwyddedau cerbyd fodloni'r holl safonau canlynol fel mater o drefn (heblaw pan fydd eithriadau):

- Pob perchennog i gynnal archwiliad sylfaenol o gofnodion troseddol cyn ymgeisio (a'i gynnal eto gyda phob adnewyddiad) a lle bo angen, archwiliad o gofnodion troseddol tramor.
- Rhaid gosod arwydd wedi'i oleuo ar do pob tacsî, gyda'r gair 'Tacsî' a/neu 'Taxi' yn unig
- Ni chaniateir goleuadau ar do CHP
- Rhaid rhoi arwydd 'archebu ymlaen llaw yn unig' ar bob CHP
- Rhaid profi cerbydau at safon y cytunir arni
- Profir cerbydau bob rhyw gyfnod y cytunir arno
- Terfyn oed/allyriadau'r cerbyd (eithriadau'n bosibl ar gyfer cerbydau di-allyriadau a/neu gerbydau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn)
- Rhaid dangos cyfraddau uchaf y tariff tu fewn y cerbyd gyda manylion cysylltu â'r awdurdod trwyddedu
- Rhaid gosod mesurydd ar bob tacsî
- Rhaid dangos y dystysgrif eithrio ar gerbydau sy'n cael eu gyrru gan yrwyr sydd â thrwydded eithrio meddygol o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010. Bydd ar gael yn y Gymraeg a'r Saesneg ynghyd â'r llythyren 'E' y gellir ei theimlo.
- Bydd angen pennu meini prawf cerbyd safonol sy'n disgrifio gofynion megis lle coesau, uchder pen, lled sedd, lle bagiau ac ati gofynnol. Bydd hyn yn sicrhau bod amrywiaeth o gerbydau addas ac ni fydd angen cymeradwyaeth ychwanegol ar gyfer cerbydau newydd ar y farchnad cyn belled â'u bod yn bodloni'r meini prawf.
- Y dulliau talu a ddylai fod ar gael
- Bydd pecyn cymorth cyntaf ym mhob cerbyd

Cwestiwn 5: Ydych chi'n cytuno â'r safonau gofynnol cenedlaethol a gynigir ar gyfer trwydded cerbyd? Nodwch unrhyw safonau sydd angen yn eich barn chi eu dileu, eu newid neu eu hychwanegu.

Safonau trwydded gweithredwr

Mae gweithredwyr yn cadw llawer iawn o ddata preifat a phersonol. Er mwyn sicrhau bod gweithredwyr a'u staff yn cadw ac yn defnyddio data'n ddiogel bydd angen bod ganddynt gymeriad addas a rhaid iddynt feddu ar y sgiliau angenrheidiol i allu gwneud eu dyletswyddau.

Rydym yn cynnig bod disgwyl i ymgeiswyr am drwydded gweithredwr fodloni'r holl safonau canlynol fel mater o drefn i ddangos eu bod yn ddiogel ac yn addas i'w trwyddedu (heblaw pan fydd eithriadau):

- Archwiliad DBS sylfaenol (i'w gynnal gyda phob adnewyddiad)
- Archwiliad o gofnodion troseddol tramor (lle bo'n gymwys)
- Ennill cymhwyster wedi'i reoleiddio tebyg i gymhwyster gyrwyr (uchod) ond gan gynnwys hefyd wybodaeth sylfaenol am redeg busnes e.e. cofrestru gyda'r HMRC, cadw cyfrifon ac ati. Gellid estyn hyn i fod yn ofyn ar gyfer o leiaf un aelod o'r staff gweithredol. Gelid ystyried hefyd bod gyrwyr sy'n unig fasnachwyr yn dilyn hyfforddiant llai trwm.
- Dylai gweithredwyr sicrhau bod archwiliad sylfaenol yn cael ei gynnal o gofnodion troseddol yr holl staff sy'n gyfrifol am dderbyn archebion a danfon cerbydau, a rhaid cadw cofnod o'r archwiliadau hynny. Rhaid bod gan weithredwyr bolisi ar gyfer pennu a yw staff yn addas h.y. pa droseddau y dylid eu hystyried fel rhai 'perthnasol' a sut y bydden nhw'n asesu ymgeiswyr sydd â chofnod troseddol.
- Dylai gweithredwyr gadw cofnod o gwynion a dylent esbonio ar eu gwefan, ap archebu neu swyddfa archebu sut y gall cwsmeriaid wneud cwyn. Rhaid i weithredwyr roi gwybod i'r awdurdod trwyddedu o fewn 48 awr gwaith am unrhyw yrrwr sy'n cael ei ddiswyddo oherwydd ymddygiad anfoddfa wrth yrru tacsï/CHP.
- Bydd angen i weithredwyr gyflwyno polisi ysgrifenedig er boddhad yr awdurdod trwyddedu ar sut y byddent yn ymdrin â theithwyr ag anghenion ychwanegol, fel teithwyr anabl neu blant heb oedolyn. Dylai'r gweithredwyr enwi o leiaf un aelod wedi'i hyfforddi o'r staff fydd yn gyfrifol am sicrhau y cydymffurfir â'r polisi hwn.

Cwestiwn 6: Ydych chi'n cytuno â'r safonau gofynnol cenedlaethol a gynigir ar gyfer trwydded gweithredwr? Nodwch unrhyw safonau sydd angen yn eich barn chi eu dileu, eu newid neu eu hychwanegu.

Safonau lleol

Roedd y papur gwyn 'Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus' yn esbonio mai'r trothwy isaf fyddai'r safonau cenedlaethol hyn ac y byddai awdurdodau lleol yn cael cyflwyno safonau uwch os dyna'u dymuniad. O ystyried mai un o'r prif resymau dros gyflwyno safonau gofynnol cenedlaethol yw sicrhau cae chwarae gwastad ac osgoi safonau gofynnol gwahanol a all arwain at drawsffinio, dylid cyfyngu ar unrhyw gyfleoedd i awdurdodau lleol wneud mwy na'r hyn sy'n ofynnol. Er hynny rydym yn credu ei bod yn debygol y bydd meysydd lle dylid caniatáu'r hyblygrwydd hwn. Un opsiwn fyddai caniatáu i awdurdodau lleol fynnu mwy na'r safonau gofynnol cenedlaethol mewn rhai meysydd. Er enghraifft, nid ydym ar hyn o bryd yn bwriadu gorfodi'r defnydd o gamerâu cylch cyfyng mewn cerbydau trwy'r safonau gofynnol cenedlaethol ond efallai y bydd awdurdod lleol am wneud hynny.

Cwestiwn 7: Yn ychwanegol at y safonau gofynnol cenedlaethol, ydych chi'n credu y dylai awdurdodau lleol gael y dewis i osod safonau/gofynion lleol ychwanegol ar yrwyr, cerbydau a gweithredwyr yn eu hardal? Os ydych, beth ydych chi'n meddwl y dylen nhw eu cwmpasu?

- Gorfodi technolegau diogelwch penodol
- Lifrai/brandio
- Defnyddio'r Gymraeg
- Cerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn
- Allyriadau cerbydau
- Arall, manylwch

Gweinyddu trwyddedau lleol

Nid ydym yn gweld unrhyw reswm dros beidio â chadw at y drefn leol o drwyddedu o dan ofal awdurdodau lleol sy'n adnabod ac yn deall eu hardaloedd.

Rydym yn cynnig bod awdurdodau lleol yn parhau'n gyfrifol am swyddogaethau gweinyddu, penderfynu a thrwyddedu ar gyfer tacsis ac CHPau. Bydd dal gofyn i ymgeiswyr am drwyddedau tacsis ac CHPau wneud cais i awdurdod lleol yr ardal y maent yn bwriadu gweithio ynddi'n bennaf.

Rydym yn cynnig bod tacsis yn cael parhau i godi teithwyr yn y fan a'r lle yn ardal yr awdurdod lleol sydd wedi'i drwyddedu ac i wneud gwaith wedi'i archebu ymlaen llaw unrhyw le. Rydym yn cynnig bod CHPau yn cael parhau i wneud gwaith sydd wedi ei archebu ymlaen llaw ledled Cymru

Byddai gyrwyr tacsis ac CHPau yn cael gwneud cais am drwydded mewn mwy nag un awdurdod lleol, er y bydd gyrwyr tacsis/CHPau'n parhau i gael gwneud gwaith wedi'i archebu ymlaen llaw y tu allan i'r ardal y maen nhw wedi'u trwyddedu i weithio ynddi. Wrth weithio, rhaid i yrrwr arddangos trwydded/bathodyn sy'n cyd-fynd â'r cerbyd y maen nhw'n ei yrru. Ni fyddai angen ailadrodd gofynion trwyddedu fel tystysgrifau meddygol, tystysgrifau DBS ac ati pe bai awdurdodau lleol yn gwella eu trefniadau rhannu data, fel y trafodir isod. Ond byddai gofyn i ymgeiswyr am drwydded gyrru tacsis gael prawf gwybodaeth leol ym mhob ardal y maen nhw'n gwneud cais i gael trwydded ynddi.

Bydd gofyn talu ffi am drwydded i bob awdurdod lleol o hyd ond disgwylir y byddai trwyddedau ar gyfer ardaloedd ychwanegol yn costio llawer llai gan mai dim ond costau tasgau gweinyddol ychwanegol na thalwyd amdanynt yn yr ardal lle cafodd y trwyddedai ei drwyddedu gyntaf y byddai disgwyl iddynt eu hadfer.

Cwestiwn 8: Ydych chi'n cytuno â'n cynigion ar gyfer gweinyddu trwyddedau'n lleol? Rhowch sylwadau.

Camau gorfodi yn erbyn gyrrwyr a cherbydau sydd wedi'u trwyddedu gan awdurdod lleol arall

Beth yw'r sefyllfa ar hyn bryd?

Yn ei adroddiad, gwnaeth Comisiwn y Gyfraith gynhoi'r pwerau gorfodi o dan y gyfraith bresennol fel a ganlyn:

“Responsibility for enforcement of the taxi and private hire licensing regime lies with the licensing authority that issued the relevant licence. In particular, authorities have powers to suspend or revoke licences, or to refuse to renew them. Licensing authorities can also bring criminal charges against a suspected offender. Where breaches of licensing conditions also constitute offences, the police can also take enforcement action. Crucially, licensing officers are unable to undertake enforcement against vehicles, drivers and operators licensed in another area.”

Gan fod y ddeddfwriaeth drwyddedu bresennol mor hen a chan nad yw wedi datblygu gyda'r diwydiant, mae nifer o rannau yn y ddeddfwriaeth yn niwlog. O ganlyniad, mae'r mesurau gorfodi'n gallu bod yn aneffeithiol ac yn ddiangen o fiwrocratig.

Ar hyn o bryd, mae pob awdurdod lleol yn defnyddio'i bolisi gorfodi ei hun o ran trwyddedu tacsis/CHPau. Mae amrywiaeth o opsiynau gorfodi ar gael i awdurdodau lleol gan gynnwys: rhybuddion anffurfiol, erlyn, atal trwydded, pwyntiau cosbi a dirymu trwyddedau.

Gall y gwahaniaethau polisi hyn arwain at rywfaint o anghysondeb o ran sut mae mesurau gorfodi yn cael eu rhoi ar waith ar draws Cymru.

Beth ydym yn ei gynnig?

Nodwyd yn yr ymatebion i'r papur gwyn “Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus” bod manteision i drefn leol wrth orfodi trwyddedau tacsis. Rydym yn cynnig bod gweithgareddau rheoleiddio a gorfodi yn parhau'n gyfrifoldeb swyddogion gorfodi awdurdodau lleol.

Fodd bynnag, o dan y gyfraith bresennol, mae swyddogion gorfodi ond yn cael gorfodi trwyddedau sydd wedi'u rhoi gan eu hawdurdod lleol nhw. Os yw gyrrwr o ardal arall yn troseddu, nid yw swyddogion gorfodi yn cael gwneud unrhyw beth gyda thrwydded y troseddwr hwnnw. Oni bai bod yr awdurdod lleol hwnnw wedi dirprwyo pwerau o'r ardal lle mae'r troseddwr wedi'i drwyddedu, dim ond trwy erlyniad troseddol y mae modd delio â throseddau, sy'n llwybr drud a llafurus.

Yn unol ag argymhellion Comisiwn y Gyfraith, rydym yn cynnig y dylai swyddogion gorfodi awdurdodau lleol gael cymryd camau gorfodi nad ydynt yn rhai troseddol yn erbyn cerbydau a gyrrwyr sydd wedi'u trwyddedu y tu allan i'w hardal drwyddedu. Er mwyn cael gwneud hyn, rydym yn cynnig bod swyddogion gorfodi'n cael y pwerau canlynol i ddelio ag unrhyw gerbyd neu drwydded yrru a roddir yng Nghymru:

- y gallu i gynnal archwiliadau a gofyn am wybodaeth;

- y gallu i atal trwyddedau yn y fan a'r lle os oes perygl i ddiogelwch y cyhoedd, a dechrau trefn ffurfiol ar gyfer gorfodi amodau os nad oes perygl yn y fan a'r lle i ddiogelwch y cyhoedd (a allai arwain at atal neu ddirymu trwydded); ac
- y gallu i roi hysbysiadau cosb benodedig.

I roi'r pwerau hyn ar waith, rydym yn cynnig bod awdurdodau lleol yn dilyn y trefniadau canlynol.

Os bydd swyddog gorfodi yn gweld bod tacsï a/neu CHP sy'n gweithio yn ei ardal weinyddol ond sydd heb ei drwyddedu yn ei ardal, yn torri safonau gofynnol cenedlaethol, os nad yw'r sefyllfa'n gofyn am atal neu ddirymu trwydded yn y fan a'r lle (a drafodir isod), gall gychwyn y drefn ganlynol:

1. Ar ôl rhoi hysbysiad i'r trwyddedai a'r ardal lle cafodd ei drwyddedu ynddi ("yr awdurdod lleol cartref" fel y'i gelwir) o fewn 21 diwrnod i'r drosedd, gall yr awdurdod lleol lle mae'r drosedd yn cael ei darganfod ynddo argymhell cosb briodol; a
2. Bod rhoi hysbysiad o'r fath yn rhwymo'r awdurdod lleol sy'n derbyn (cartref) naill ai i roi'r gosb honno (gan roi rhesymau) neu egluro'n ysgrifenedig ei resymau dros beidio â gwneud hynny (gyda chopi i'r trwyddedai) o fewn 21 diwrnod.

Cwestiwn 9: A ydych yn cytuno â'n cynnig bod swyddogion gorfodi awdurdodau lleol yn cael cosbi gyrrwr tacsï neu CHP sydd wedi torri safon ofynnol genedlaethol wrth weithio yn eu hardal weinyddol ond sydd heb ei drwyddedu yn eu hardal? Rhowch sylwadau.

Lle ceir perygl yn y fan a'r lle i ddiogelwch y cyhoedd, dylai swyddogion gorfodi gael pwerau hefyd i atal yn y fan a'r lle drwyddedau a roddwyd mewn manau eraill yn hytrach nag argymhell cosb briodol i'r awdurdod lleol cartref ei hystyried. Rydym yn awgrymu, pan fydd awdurdod ar wahân i'r awdurdod cartref yn cymryd camau gorfodi yn y fan a'r lle oherwydd perygl yn y fan a'r lle i ddiogelwch y cyhoedd, y dylai dyletswydd fod ar yr awdurdod hwnnw i hysbysu'r awdurdod lleol cartref mewn cyfnod byrrach nag o dan y drefn safonol a drafodir uchod, sef 14 diwrnod yn lle 21.

Dylai'r awdurdod lleol cartref gael y pŵer i wyrddroi neu gadarnhau penderfyniad i atal trwydded, o fewn 14 diwrnod arall, gan hysbysu'r awdurdod lleol sy'n gorfodi a'r trwyddedai a rhoi rhesymau dros ei benderfyniad.

Cwestiwn 10: A ydych yn cytuno gyda'n cynnig bod swyddogion gorfodi awdurdodau lleol yn cael atal trwydded a roddir gan awdurdod arall lle ceir perygl yn y fan a'r lle i ddiogelwch y cyhoedd? Rhowch sylwadau.

Hysbysiadau cosb benodedig

Er mwyn lleihau biwrocratiaeth a gwneud mesurau gorfodi'n fwy cost effeithiol rydym yn bwriadu cyflwyno hysbysiadau cosb benodedig (FPNs) ar gyfer rhai troseddau gan dacsu neu CHP sy'n cael eu gorfodi ar hyn o bryd drwy erlyniad. Gall FPNs gynnig ffordd arall yn lle erlyn gan arbed amser y llysoedd, yn ogystal â bod yn sbardun i atal troseddu. Rydym yn cynnig bod swyddogion gorfodi awdurdodau lleol yn cael cyhoeddi FPNs. Mae'r troseddau allai fod yn addas ar gyfer FPNs yn cynnwys:

- Peidio ag arddangos/gwisgo bathodyn gyrrwr
- Gadael tacsu heb ei oruchwylio mewn safle tacsu
- Peidio ag arddangos plât trwydded neu arwyddion gofynnol
- Peidio â chydymffurfio ag unrhyw ofyniad priodol gan swyddog gorfodi awdurdod lleol

Rydym yn cynnig bod cosbau ariannol yn cael eu gosod ar lefel genedlaethol, tua £70 i ddechrau. Bydd gostyngiad am dalu'n gynnar.

Rydym yn cynnig bod unrhyw un y rhoddir FPN iddo yn cael yr opsiwn i ofyn am achos llys. Bydd achos llys hefyd os na chaiff yr FPN ei dalu a bod yr awdurdod lleol sy'n rhoi'r FPN yn penderfynu bwrw ymlaen â'r cyhuddiadau.

Rydym o'r farn y dylai'r awdurdod sy'n ei roi gadw'r incwm o'r FPN i'w helpu gyda chost gweithgareddau gorfodi. Byddai hyn hefyd yn mynd i'r afael â'r anghydwysedd yn y costau gorfodi mewn ardaloedd lle ceir nifer uchel o gerbydau 'allan o'r dref' yn gweithio.

Cwestiwn 11: Ydych chi'n cytuno y dylid cyflwyno hysbysiad cosb benodol (FPNs) ar gyfer rhai troseddau gan dacsu ac CHPau? Rhowch sylwadau.

Cynllun pwyntiau cosbi cenedlaethol ar gyfer deiliaid trwydded tacsî/CHP

Mae gan rai awdurdodau lleol gynllun pwyntiau cosbi eisoes ar gyfer y tacsîs a'r CHPau y maen nhw'n eu trwyddedu. Mae'r cynlluniau hyn yn amrywio ac nid yw awdurdod lleol yn cael rhoi pwyntiau i dacsî neu yrrwr CHP sydd â thrwydded gan awdurdod arall. Er mwyn sicrhau mwy o gysondeb a thryloywder, rydym yn cynnig cyflwyno cynllun pwyntiau cosbi cenedlaethol ar gyfer deiliaid trwydded. Bydd yr holl awdurdodau lleol yng Nghymru yn defnyddio'r un cynllun yn yr un ffordd. Bydd yn ymwneud â throseddau fel:

- Peidio â chario pecyn cymorth cyntaf
- Peidio â chydymffurfio â gofynion archwilio cerbydau'n brydlon
- Canslo archeb ymlaen llaw heb esgus rhesymol

O dan y cynllun hwn rhoddir nifer penodedig o bwyntiau cosbi ar drwydded. Bydd hyn yn caniatáu i ddeiliad y drwydded barhau i weithredu, tan bryd bynnag y bydd wedi cronni'r uchafswm o bwyntiau cosbi a ganiateir o fewn cyfnod penodol; bryd hynny bydd pwyllgor trwyddedu'r awdurdodau lleol yn penderfynu a yw deiliad y drwydded yn 'ddiogel ac addas' i barhau i ddal y drwydded. Bydd hawl i apelio i lys yr ynadon yn erbyn penderfyniad y cyngor. Byddai pwyntiau cosbi yn cael eu tynnu o'r drwydded wedi cyfnod amser penodol.

Mae'r cynllun pwyntiau cosbi'n cydnabod y gall deiliad trwydded wneud mân gamgymeriadau o bryd i'w gilydd, ond bydd tramgwyddo dro ar ôl tro yn fater mwy difrifol. Ni fyddai troseddau mwy difrifol yn addas ar gyfer trefn pwyntiau cosbi, e.e. gwrthod teithiwr â chi cymorth, ymddygiad amhriodol tuag at deithiwr, codi gormod ar deithiwr a byddant yn parhau i gael eu trin trwy wrandawriad/camau cyfreithiol.

Cwestiwn 12: Ydych chi'n cytuno y dylid cyflwyno cynllun pwyntiau cosbi cenedlaethol ar gyfer rhai troseddau gan dacsîs ac CHPau? Rhowch sylwadau.

Canslo archebion

Gyda nifer cynyddol o apiau archebu ar gael, mae'r arfer newydd o 'aml-apio' wedi dechrau lle mae gyrwyr yn gweithio i nifer o weithredwyr yr un pryd. Mae hyn yn cynyddu siawns gyrwyr o gael archeb.

Gall gyrwyr ddangos eu bod ar gael i'w hurio ar un ap tra'u bod eisoes wedi derbyn archeb ar ap arall. Daw hyn yn broblem os yw gyrrwr yn canslo'r archeb gyntaf er mwyn cymryd taith fwy proffidiol gan ap gweithredwr arall. Gall yr arfer arwain at ohirio a/neu ganslo teithiau. Weithiau mae teithwyr yn ceisio datrys y broblem hon drwy archebu'r un daith ar sawl ap a defnyddio'r cerbyd cyntaf sy'n cyrraedd.

Mae cwynion cwsmeriaid am archebion wedi'u canslo bellach yn gyffredin ac rydym yn pryderu am yr anghyfleustra a'r rhwystredigaeth i deithwyr ac, mewn rhai achosion, y risg i'w diogelwch. Fodd bynnag, nid oes atebion syml heb ymyrraeth sylweddol yn y farchnad. Efallai y bydd gweithredwyr dros amser yn addasu eu modelau busnes i ddelio â'r canlyniadau negyddol. Os na fydd hynny'n digwydd, efallai y byddwn yn ystyried cymryd camau priodol naill ai i ymdrin ag ymddygiad gyrwyr neu ymddygiad gweithredwyr. Mae opsiynau posib yn y dyfodol yn cynnwys:

1. Dwyn gweithredwyr i gyfrif am archebion wedi'u canslo. Mae awdurdodau lleol yn rhoi trwyddedau i weithredwyr gan ddisgwyl y byddan nhw'n cario teithwyr y maen nhw'n derbyn eu harchebion. Efallai y byddwn am weithio gydag awdurdodau lleol i gymryd camau yn erbyn gweithredwyr y mae eu gwasanaeth yn disgyn o dan lefel y cytunwyd arni.
2. Cyfyngu ar ryddid gyrwyr i ddefnyddio mwy nag un ap ar y tro. Er enghraifft, drwy fynnu bod pob cerbyd yn arddangos enw un cwmni y bydd y gyrrwr yn derbyn archebion trwyddo. Mae Cyngor Dinas Leeds yn gosod amod ar gerbydau sy'n ei gwneud yn ofynnol nodi enw'r gweithredwr ar y cerbyd.

Ar hyn o bryd rydym am gasglu barn ynghylch dymunoldeb gweithredu ar y mater hwn ac ymarferoldeb opsiynau gwahanol. Mae gan bob opsiwn ei ddiffygion a byddem yn croesawu barn am atebion amgen.

Cwestiwn 13: Ydych chi'n meddwl bod angen mynd i'r afael â chanlyniadau negyddol 'aml-apio'? Os oes, pa opsiwn, gan gynnwys eich syniadau chi'ch hun, ydych chi'n meddwl fyddai fwyaf effeithiol. Rhowch sylwadau.

Hurio ar draws ffiniau – Cymru a Lloegr

Beth yw'r ystyriaethau ar hyn o bryd?

Mae gennym rai pryderon y gallai gyrwyr CHPau wneud cais am drwydded mewn rhan o Loegr (lle gallai safonau fod yn is) ac yna gwneud y rhan fwyaf o'i waith wedi'i archebu ymlaen llaw yng Nghymru. Gallai hyn ddigwydd fel arall os caiff y safonau trwyddedu yn Lloegr eu newid. Nid ydym am atal teithiau cyfreithlon sy'n croesi'r ffin rhwng Cymru a Lloegr megis teithiau i feysydd awyr. Y cyfan rydym am ei wneud yw ceisio atal gyrwyr rhag gweithio yng Nghymru yn bennaf pan fyddant wedi'u trwyddedu yn Lloegr lle ceir safonau trwyddedu gwahanol.

Beth yw'r opsiynau ar gyfer gwella?

Opsiwn A:

Y dull a ffefrir gennym i fynd i'r afael â'r mater hwn fyddai cyflwyno gofyniad deddfwriaethol bod yn rhaid i weithredwyr/gyrwyr/cerbydau CHP y mae eu holl neu'r rhan fwyaf o'u harchebion yn dod o Gymru gael eu trwyddedu yng Nghymru a bodloni safonau gofynnol cenedlaethol Cymru. Byddai hyn yn golygu bod gweithredwyr sydd wedi'u trwyddedu yn Lloegr yn cael derbyn archebion sy'n digwydd yn gyfan gwbl yng Nghymru neu sy'n dechrau ac/neu'n gorffen yng Nghymru heb orfod cael eu trwyddedu yng Nghymru, cyn belled â bod y rhan fwyaf o'u harchebion yn dod o Loegr. Er enghraifft, o dan y drefn hon, byddai gweithredwr sydd wedi'i leoli yng Nghaer (sydd wedi'i drwyddedu gan Gyngor Gorllewin Sir Gaer a Dinas Caer) yn cael derbyn archeb CHP sy'n dechrau a/neu'n gorffen dros y ffin yn Sir y Fflint heb ofyn am drwydded yng Nghymru, cyn belled â bod y rhan fwyaf o archebion y gweithredwr yn Lloegr. Gallai fod yn anodd penderfynu ble mae mwyafrif teithiau gweithredwr yn digwydd ond teimlwn mai dyma'r dull tecaf, gan roi hyblygrwydd i weithredwyr sy'n agos at y ffin rhwng Cymru a Lloegr.

Opsiwn B:

Ar y llaw arall, gellid cyflwyno gofyniad deddfwriaethol bod yn rhaid i unrhyw daith mewn CHP sy'n dechrau ac yn gorffen yng Nghymru gael ei gwneud gan yrrwr, cerbyd a gweithredwr sydd wedi'u trwyddedu yng Nghymru, sy'n gorfod felly cyrraedd safonau gofynnol cenedlaethol Cymru. Er enghraifft, o dan y ddeddfwriaeth bresennol gallai taith hurio preifat sy'n digwydd rhwng Trefynwy a Chasnewydd gael ei gwneud gan yrrwr, cerbyd a gweithredwr sydd wedi'u trwyddedu ym Mryste. O dan opsiwn B ni fyddai hynny'n cael ei ganiatáu gan y byddai'n rhaid archebu taith drwy weithredwr, gyrrwr a cherbyd sydd wedi'u trwyddedu gan awdurdod lleol yng Nghymru. Fodd bynnag, pe bai'r daith yn dechrau yng Nghasnewydd ac yn gorffen ym Mryste, gallai'r gweithredwr, gyrrwr a'r cerbyd gael eu trwyddedu ym Mryste, gan mai dim ond dechrau'r daith sy'n digwydd yng Nghymru.

Cwestiwn 14: ydych chi'n cytuno mai opsiwn A yw'r ffordd orau o fynd i'r afael â phryderon ynghylch hurio ar draws y ffin rhwng Cymru a Lloegr? Rhowch sylwadau gan gynnwys ystyriaethau ymarferol a/neu opsiynau eraill gwell.

Rhannu gwybodaeth yn well

Mae Grŵp Gorchwyl a Gorffen yr Adran Drafnidiaeth ar drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat⁵ a Chomisiwn y Gyfraith yn argymhell y byddai rhannu gwybodaeth yn well rhwng awdurdodau trwyddedu yn galluogi gorfodi cryfach.

Ar hyn o bryd mae gan bob awdurdod lleol ei gronfa ddata ei hun. Nid yw'r trefniant hwn yn caniatáu i swyddogion gorfodi awdurdodau lleol weld yr holl wybodaeth angenrheidiol am ddeiliad trwydded sydd wedi'i drwyddedu gan awdurdod lleol arall a all fod yn gweithredu yn eu hardal. Felly, rydym yn credu y byddai rhannu gwybodaeth yn well rhwng awdurdodau lleol yn helpu mesurau gorfodi.

Ar hyn o bryd mae gofyn i awdurdodau lleol gadw cofrestrau cyhoeddus o yrwyr trwyddedig. Maen nhw naill ai'n cael eu cadw fel copïau ffisegol neu'n cael eu cadw'n ddigidol.

Rydym yn cynnig ymchwilio i'r ffordd orau o rannu gwybodaeth rhwng awdurdodau lleol a sut orau i sicrhau bod gwybodaeth berthnasol ar gael i deithwyr ac eraill sydd â diddordeb. Byddwn ni'n casglu, trefnu a deall gofynion defnyddwyr cyn gwerthuso'r opsiynau ar gyfer gwella.

Rhannu gwybodaeth am drwyddedau wedi'u dirymu a'u gwrthod

Mae'r gofrestr genedlaethol o drwyddedau tacsis a hurio preifat sydd wedi'u dirymu a'u gwrthod (cofrestr NR3 fel y'i gelwir) yn ffordd ymarferol i awdurdodau trwyddedu yn y DU gadarnhau a gafodd trwydded ymgeisydd ei dirymu neu ei gwrthod mewn man arall ac mae'n offeryn pwysig wrth benderfynu a yw ymgeisydd yn addas.

Bydd Deddf Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat (Diogelu a Diogelwch ar y Ffyrdd) 2022⁶ yn gosod dyletswydd statudol ar awdurdodau trwyddedu yn Lloegr i gofnodi gwybodaeth am benderfyniadau trwyddedu fel gwrthod, dirymu ac atal trwyddedau mewn cronfa ddata o wybodaeth drwyddedu. Mae yna ddyletswydd statudol hefyd ar awdurdodau lleol i chwilio'r gronfa ddata am unrhyw wybodaeth sy'n berthnasol i ymgeisydd am drwydded. Mae'r ddeddf ond yn berthnasol i Loegr, er bod awdurdodau trwyddedu Lloegr yn gorfod rhannu gwybodaeth berthnasol ar y gronfa ddata gydag awdurdodau trwyddedu yng Nghymru.

Mae mwyafrif yr awdurdodau trwyddedu yng Nghymru yn defnyddio cofrestr NR3 o'u gwirfodd yn y broses drwyddedu. Rydym yn cynnig y dylai hyn fod yn ofyniad gorfodol yng Nghymru fel yn Lloegr, hynny er mwyn ddiogelu'r cyhoedd i'r graddau eithaf posibl a sicrhau nad oes pobl anaddas yn cael trwydded yng Nghymru.

Cwestiwn 15: Ydych chi'n cytuno y dylai defnyddio cofrestr NR3 yn y broses trwyddedu gyrwyr fod yn orfodol yng Nghymru? Rhowch sylwadau.

⁵ [Taxi and private hire vehicle licensing: steps towards a safer and more robust system \(publishing.service.gov.uk\)](https://publishing.service.gov.uk)

⁶ [Taxis and Private Hire Vehicles \(Safeguarding and Road Safety\) Act 2022 \(legislation.gov.uk\)](https://legislation.gov.uk)

Newid i gerbydau di-allyriadau

Beth yw'r ystyriaethau ar hyn o bryd?

Trwy lenwi bylchau yn y rhwydwaith trafndiaeth gyhoeddus a chynnig dewis arall yn lle defnyddio car preifat, gall y diwydiant tacsî/CHP gyfrannu at y targed sero-net. Mae hyn yn arbennig o wir os yw'r cerbydau a ddefnyddir yn gerbydau di-allyriadau wrth yr egsôst.

Mae peiriannau diesel yn tueddu i ddefnyddio tanwydd yn fwy effeithlon na rhai petrol. Maen nhw felly yn ddewis poblogaidd gan fod tacsîs/CHP yn tueddu i deithio lawer o filltiroedd mewn blwyddyn. Yn anffodus, mae diesel hefyd yn fwy llygrol. Dros y blynyddoedd diwethaf, mae cynnydd wedi bod yn nifer y cerbydau hybrid sydd wedi cael eu trwyddedu yng Nghymru, ond ar hyn o bryd ychydig iawn o gerbydau trwyddedig di-allyriadau sydd ar gael.

Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo i fod yn sero net o ran allyriadau nwyon tŷ gwydr erbyn 2050 er mwyn mynd i'r afael â'r argyfwng hinsawdd. Mae ei strategaeth Sero Net Cymru – Cyllideb Garbon 2 yn cynnwys yr ymrwymiad bod y fflyd tacsîs ac CHPau i gyd yn gerbydau di-allyriadau erbyn 2028.

Mae Llywodraeth Cymru wedi ymrwymo hefyd yn ei Chynllun Aer Glân⁷ i leihau allyriadau Nitrogen Deuocsid a deunydd gronynnol niweidiol sy'n cael ei achosi'n aml gan drafnidiaeth.

Mae lleihau allyriadau niweidiol o gerbydau yn cael effaith gadarnhaol ar yr amgylchedd ac ar iechyd y cyhoedd. Fel arfer mae tacsîs ac CHPau yn teithio'n bell bob blwyddyn ac yn aml yn gweithio mewn trefi lle ceir ansawdd aer gwael felly byddai'n fuddiol newid i ddefnyddio cerbydau di-allyriadau. Gallai gweld tacsîs ac CHPau trydan ar ein strydoedd fod yn sbardun pwerus hefyd i fodurwyr eraill newid i gerbydau di-allyriadau.

Beth ydym yn ei gynnig?

Ar hyn o bryd mae cerbyd di-allyriadau dipyn drutach i'w brynu na cherbyd petrol/diesel confensiynol, ac mae cerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn yn sylweddol ddrutach eto. Mae'n debygol, wrth i weithgynhyrchwyr ddechrau cynnig mwy o opsiynau di-allyriadau, y bydd pris cerbydau'n dechrau gostwng, a bydd marchnad ail law yn dechrau tyfu. Mae yna arbedion ariannol posib hefyd yn y tymor hir:

- Mae'r cerbyd trydan cyffredin yn costio dim ond 8 ceiniog y filltir, o'i gymharu â thacsî diesel sy'n costio rhyw 14-22 ceiniog y filltir⁸.
- Gan fod llai o rannau symudol ar gerbyd trydan, mae costau cynnal a chadw gymaint â 50% yn is⁹.

⁷ [Cynllun aer glân i Gymru: Awyr Iach, Cymru Iach | LLYW.CYMRU](#)

⁸ [Advisory fuel rates - GOV.UK \(www.gov.uk\)](#) From 1/12/22

⁹ [Electric vehicle owners spending half as much on maintenance compared to gas-powered vehicle owners, finds new CR analysis \(consumerreports.org\)](#)

- Ni fydd gofyn i gerbydau di-allyriadau dalu'r Dreth Ffyrdd tan fis Mawrth 2025¹⁰
- Nid oes gofyn i gerbydau di-allyriadau dalu i deithio trwy Barthau Aer Glân.

Un ffordd bosibl o gyflymu'r newid i gerbydau glanach yw i Weinidogion Cymru osod mewn deddfwriaeth ddyddiad i'r holl dacsis ac CHPau a drwyddedir i weithredu yng Nghymru fod yn ddi-allyriadau o'r egsôst. Byddai hyn yn sicrhau bod gan y diwydiant ddyddiad clir i weithio ato. O'r dyddiad hwnnw, byddai safonau gofynnol cenedlaethol yn gwahardd cerbydau petrol a diesel. Byddai angen i ddyddiad o'r fath ystyried argaeledd a phris cerbydau ac a fydd cymhellion i'r rhai sy'n prynu neu'n prydlesu cerbydau ynghyd â phris a natur y cymhellion.

Fel arall, gallai Gweinidogion osod terfyn oedran cyfreithiol ar gyfer tacsis ac CHPau nad ydynt yn ddi-allyriadau. Ynghyd ag ymrwymiad Llywodraeth y DU i roi terfyn ar werthu ceir petrol a diesel newydd erbyn 2030, byddai hyn yn arwain at drosglwyddo'n raddol i dacsis/CHPau di-allyriadau. O ganlyniad, taenir cost y trawsnewid dros gyfnod hirach. Gallai cerbydau hyn sydd wedi'u trosi'n gerbydau di-allyriadau o'r egsôst gael eu heithrio.

Cwestiwn 16: Ydych chi'n credu y dylai Gweinidogion Cymru gymryd camau i gyflymu'r newid i dacsis/CHPau di-allyriadau? Os ydych, pa rai o'r opsiynau canlynol fyddai orau? Rhowch sylwadau.

- a. Pennu dyddiad i bob tacsî ac CHP fod yn ddi-allyriadau o'r egsôst
- b. Pennu terfyn oed ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau
- c. Gwneud rhywbeth arall

¹⁰ Yn ei Adroddiad Hydref yn 2022 cyhoeddodd Canghellor y Trysorlys y byddai Llywodraeth y DU yn cyflwyno Treth Gerbydau ar geir, faniau a beiciau modur trydan o fis Ebrill 2025 [AUTUMN STATEMENT 2022 \(publishing.service.gov.uk\)](https://publishing.service.gov.uk)

Trwyddedau Dosbarth B ar gyfer cerbydau o fathau eraill

Rydym yn cynnig bod angen trwydded Dosbarth B ar gerbydau (sydd â llai na 9 sedd i deithwyr) a ddarperir i wneud elw masnachol, heblaw am dacsis/CHPau (fel y'u disgrifir uchod), i ymgymryd â gweithgareddau tacsï neu CHP. Cynhwysir cerbydau modur a di-fodur nad ydynt yn cael eu defnyddio ar gyfer gwasanaethau tacsï/CHP cyffredinol ac sydd fel arfer ond yn cael eu defnyddio ar achlysuron arbennig fel partïon, neu gan dwristiaid. Ni fyddai'r cerbydau hyn yn gallu bodloni'r holl safonau gofynnol cenedlaethol arfaethedig ar gyfer cerbydau, er enghraifft ni fyddai pedicab yn debygol o fod â'r lle pen, lled sedd na lle bagiau sydd ei angen fel rhan o'r safonau cerbydau cenedlaethol. Rydym yn cynnig bod cerbydau Dosbarth B yn cynnwys

- a. Cerbydau 'novelty'
- b. Ceir clasurol ac arbenigol
- c. Limousines â llai na 9 sedd
- d. Ceffyl a chert
- e. Tuk-tuk/rickshaw ag injan,
- f. Pedi-cab heb fodur
- g. Cerbydau a ddefnyddir yn unig at ddibenion teithiau VIP/swanc
- h. Cerbydau arbenigol a ddefnyddir yn unig at ddiben cludiant cymunedol/ysgol

Rydym yn cynnig na fydd y safonau gofynnol cenedlaethol yn berthnasol i'r cerbydau hyn, ond y bydd safonau arbennig ar gyfer cerbydau dosbarth B yn cael eu pennu mewn rheoliadau. Byddai hyn yn caniatáu iddynt gael eu defnyddio naill ai fel tacsï neu fel CHPau h.y. i gael eu hurio yn y fan a'r lle ac i dderbyn archebion ymlaen llaw.

Cwestiwn 17: Ydych chi'n cytuno â'r cynigion ar gyfer cerbydau Dosbarth B? Rhowch sylwadau.

Asesiad Effaith Reoleiddiol drafft

Rydym wedi cyhoeddi asesiad effaith reoleiddiol drafft (RIA) ochr yn ochr â'r papur hwn. Nod yr RIA yw asesu'r dystiolaeth ynglŷn â chostau a manteision darparu system trwyddedu tacsis ac CHPau sy'n addas ar gyfer y Gymru fodern.

Cwestiwn 18: A oes gennych sylwadau am yr Asesiad Effaith Reoleiddiol a gyhoeddir ochr yn ochr â'r papur hwn.

Cwestiwn 19: A oes yna ddata y byddech yn barod i'w darparu i'n helpu i ddatblygu'r RIA hwn?

Y Gymraeg

Cwestiwn 20: Hoffem wybod eich barn ar yr effeithiau y byddai'r cynigion yn eu cael ar y Gymraeg, yn benodol o ran cyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac o ran peidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg.

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

Cwestiwn 21: Eglurwch hefyd os gwelwch yn dda sut, yn eich barn chi, y gellid llunio neu newid y cynigion er mwyn cael effeithiau positif, neu fwy o gyfleoedd positif, ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg, ac o ran peidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg, o ran peidio â chael unrhyw effeithiau andwyol ar gyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac o ran peidio â thrin y Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg.

Materion eraill

Cwestiwn 22: A oes materion eraill y carech eu codi am drwyddedu tacsis ac CHPau?