



Llywodraeth Cymru
Welsh Government

Rhif: WG47790

Llywodraeth Cymru
Ymgynghoriad – crynodeb o'r ymatebion

**Bil Taccsis a Cherbydau Hurio Preifat (Cymru):
papur gwyn**

Medi 2023

Mae'r ddogfen hon ar gael yn Saesneg hefyd / This document is also available in English

OGL © Hawlfraint y Goron 2023 ISBN 978-1-83504-721-7

Trosolwg

Mae'r ddogfen hon yn rhoi crynodeb o'r ymatebion i'r ymgynghoriad ar Bapur Gwyn Bil Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat (Cymru).

Camau gweithredu gofynnol

Er gwybodaeth yn unig y mae'r ddogfen hon.

Rhagor o wybodaeth a dogfennau cysylltiedig

Mae'r ddogfen hon ar gael mewn fersiynau print bras, Braille ac ieithoedd ar gais.

Manylion cyswllt

I gael rhagor o wybodaeth:

Ymgynghoriad ar y Bil Tacsis ac CHPau
Trafnidiaeth a Chysylltedd Digidol
Llywodraeth Cymru
Parc Cathays
Caerdydd
CF10 3NQ

E-bost: YmgynghoriadBilTacsis@llyw.cymru

Copïau ychwanegol

Ar ffurf electronig yn unig y caiff y crynodeb hwn o ymatebion a chopïau o holl ddogfennau'r ymgynghoriad eu cyhoeddi a gellir eu gweld ar wefan Llywodraeth Cymru.

Dolen i'r ddogfen ymgynghori: [bil-tacsis-a-cherbydau-hurio-preifat-chpau-cymru.pdf \(llyw.cymru\)](#)

Cynnwys

ADRAN UN: Trosolwg	3
Cyflwyniad.....	3
Yr ymgynghoriad hwn	3
Pwy a ymatebodd	4
Dull o ddatblygu'r crynodeb o ymatebion	6
ADRAN DAU: Crynodeb o'r ymatebion	7
Cwestiwn 1: Diffiniadau	7
Cwestiwn 2: Safonau gofynnol cenedlaethol.....	9
Cwestiwn 3: Math o drwydded gyrrwr	10
Cwestiwn 4: Safonau trwyddedau gyrru.....	12
Cwestiwn 5: Safonau trwyddedau cerbydau	14
Cwestiwn 6: Safonau trwydded gweithredwr	16
Cwestiwn 7: Safonau lleol	18
Cwestiwn 8: Gweinyddu trwyddedau lleol	20
Cwestiwn 9: Camau gorfodi yn erbyn gyrrwyr a cherbydau sydd wedi'u trwyddedu gan awdurdod lleol arall.....	23
Cwestiwn 10: Atal trwydded	25
Cwestiwn 11: Hysbysiadau cosb benodedig	27
Cwestiwn 12: Cynllun pwyntiau cosbi cenedlaethol.....	30
Cwestiwn 13: Canslo archebion	33
Cwestiwn 14: Hurio ar draws ffiniau – Cymru a Lloegr.....	37
Cwestiwn 15: Rhannu gwybodaeth	40
Cwestiwn 16: Cerbydau di-allyriadau	42
Cwestiwn 17: Trwyddedau Dosbarth B ar gyfer mathau eraill o gerbydau.....	48
Cwestiwnau 18 a 19: Asesiad Effaith Rheoleiddiol	51
Cwestiwnau 20 a 21: Effeithiau ar y Gymraeg	52
Cwestiwn 22: Materion eraill.....	53
ADRAN 3: Datganiad am y camau nesaf	56
ATODIAD A: Rhestr o'r Ymatebwyr.....	57

ADRAN UN: Trosolwg

Cyflwyniad

Mae'r papur gwyn yn nodi ein cynigion i gyflawni'r ymrwymiad yn ein Rhaglen Lywodraethu i foderneiddio'r sector tacsis a cherbydau hurio preifat, gan fynd i'r afael â phroblemau gweithredu ar draws ffiniau a diwygio'r system drwyddedu er mwyn sicrhau bod gwasanaethau yn fwy diogel, yn wyrddach ac yn decach.

Yr ymgynghoriad hwn

Cyhoeddwyd y papur gwyn hwn ar 09 Mawrth 2023, gyda'r ymgynghoriad yn agor ar yr un diwrnod. Parodd yr ymgynghoriad am 12 wythnos a daeth i ben ar 01 Mehefin 2023. Cyhoeddwyd yr ymgynghoriad ar dudalennau ymgynghoriadau gwefan Llywodraeth Cymru. Gellid cyflwyno ymatebion drwy'r post, dros e-bost neu ar-lein – drwy'r holiadur ar-lein. Derbyniwyd ymatebion yn Gymraeg ac yn Saesneg. Rhannwyd dolen i'r ymgynghoriad â rhanddeiliaid gan gynnwys:

- cynrychiolwyr y diwydiant tacsis ac CHPau;
- undebau llafur perthnasol;
- pob awdurdod lleol yng Nghymru;
- awdurdodau lleol a ddewiswyd yn Lloegr a Chymdeithas Llywodraeth Leol;
- cyrff proffesiynol perthnasol;
- sefydliadau cynrychioliadol;
- sefydliadau sy'n cynrychioli defnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus.

Fel rhan o'r broses ymgynghori cynhaliwyd saith digwyddiad ymgysylltu wyneb yn wyneb â'r diwydiant tacsis/CHPau. Cynhaliwyd wythfed digwyddiad i'r diwydiant ar-lein. Cynhaliwyd digwyddiad ychwanegol ar-lein i aelodau o'r diwydiant a oedd wedi'u trwyddedu yn Lloegr ac mewn awdurdodau trwyddedu yn Lloegr.

Cynhaliwyd cyfarfodydd ag undebau llafur, awdurdodau lleol yng Nghymru a sefydliadau cynrychioliadol.

Bwriadwyd i bob un o'r digwyddiadau a'r cyfarfodydd hyn geisio barn rhanddeiliaid a phrofi a ellid rhoi'r cynigion yn yr ymgynghoriad ar waith yn ymarferol.

Pwy a ymatebodd

Cawsom 148 o ymatebion. Cafwyd 99 o'r ymatebion hynny drwy'r holiadur ar-lein. O'r rhain:

- cafwyd 112 o ymatebion gan bobl neu sefydliadau wedi'u lleoli yng Nghymru;
- cafwyd 12 ymateb gan bobl neu sefydliadau sy'n gweithredu yng Nghymru a Lloegr neu yn y DU;
- cafwyd tri ymateb gan bobl neu sefydliadau wedi'u lleoli yng Nghymru;
- cafwyd un ymateb gan unigolyn wedi'i leoli yn yr Alban.

Dywedodd 98 o'r ymatebion o Gymru ym mha ardal awdurdod lleol roeddent yn byw neu'n gweithio. Cawsom ymatebion gan ymatebwyr wedi'u lleoli yn 21 o'r 22 o ardaloedd awdurdod lleol yng Nghymru. O Gaerdydd y cafwyd y nifer mwyaf o ymatebion, sef 31. Gwynedd oedd yr unig ardal awdurdod lleol na chawsom unrhyw ymatebion ohoni. Cawsom un ymateb yr un gan Ynys Môn, Blaenau Gwent, Pen-y-bont ar Ogwr, Caerffili, Merthyr Tudful ac Abertawe.

Gofynnwyd i'r rhai a ymatebodd drwy'r holiadur ar-lein ddewis un o'r categorïau canlynol:

- Rwy'n teithio mewn tacsis/cerbydau hurio preifat
- Rwy'n gweithio yn y diwydiant tacsis/cerbydau hurio preifat
- Mae gennyf rôl drwyddedu a/neu rôl orfodi yn y diwydiant tacsis/cerbydau hurio preifat
- Arall

Cafodd ymatebwyr a anfonodd eu sylwadau drwy e-bost neu drwy'r post eu dosbarthu i un o'r categorïau hyn hefyd gan swyddogion.

Nodir isod gyfanswm yr ymatebion yn ôl categori.

Categori'r ymatebydd	Ymatebion
Rwy'n teithio mewn tacsis/cerbydau hurio preifat	21
Rwy'n gweithio yn y diwydiant tacsis/cerbydau hurio preifat	68
Mae gennyf rôl drwyddedu a/neu rôl orfodi yn y diwydiant tacsis/cerbydau hurio preifat	28
Arall	31

Roedd yr ymatebwyr yn y categori "Rwy'n teithio mewn tacsis/cerbydau hurio preifat" yn cynnwys 20 o unigolion ac un sefydliad.

Roedd yr ymatebwyr yn y categori "Rwy'n gweithio yn y diwydiant tacsis/cerbydau hurio preifat" yn cynnwys gyrrwyr tacsis a/neu CHPau unigol gweithredwyr CHPau mawr a bach a busnesau sy'n darparu hyfforddiant i'r diwydiant.

Roedd yr ymatebwyr yn y categori “Mae gennyf rôl drwyddedu a/neu rôl orfodi yn y diwydiant tacsis/cerbydau hurio preifat” yn cynnwys:

- ymateb ar y cyd gan Gyfarwyddwyr Diogelu'r Cyhoedd mewn awdurdodau lleol yng Nghymru;
- ymateb ar y cyd gan chwe awdurdod lleol yng Ngogledd Cymru;
- 17 o ymatebion gan awdurdodau lleol unigol yng Nghymru;
- un ymateb gan awdurdod lleol yn Lloegr;
- ymateb gan Gymdeithas Llywodraeth Leol Cymru (CLILC);
- ymateb gan Gymdeithas Llywodraeth Leol;
- ymateb gan y Sefydliad Trwyddedu;
- pum ymateb gan unigolion.

Roedd yr ymatebwyr yn y categori “arall” yn cynnwys:

- Age Cymru;
- Plaid Werdd Ceredigion;
- Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth Cymru;
- Plant yng Nghymru;
- Yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd;
- Cymdeithas Cerbydau Trydan Cymru;
- FOR Cardiff;
- Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru;
- Undeb y GMB;
- Cŵn Tywys Cymru;
- James Button, cyfreithiwr;
- Anabledd Dysgu Cymru;
- Leonard Cheshire;
- Mid Wales Tours;
- RNIB Cymru;
- Ymddiriedolaeth Suzy Lamplugh;
- Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru;
- Uno'r Undeb;
- Rhwydwaith Cymunedau Mwy Diogel Cymru;
- Sefydliad oedd am fod yn ddiennw; a
- 10 unigolyn na wnaethant nodi eu bod yn deithiwr, eu bod yn gweithio yn y diwydiant na bod ganddynt rôl drwyddedu.

Dull o ddatblygu'r crynodeb o ymatebion

Diben y ddogfen hon yw rhoi crynodeb o'r ymatebion a gafwyd. Nid yw'n ceisio manylu ar bob pwynt a wnaed gan ymatebwyr. Gofynnodd yr ymgynghoriad 22 o gwestiynau i gyd. Mae'r crynodeb o'r ymatebion yn cyd-fynd â'r cwestiynau hyn.

Ar gyfer pob cwestiwn rydym wedi nodi nifer yr ymatebion a chanran¹ yr ymatebion yn ôl categori². Mae 'sylwadau yn unig' yn cyfeirio at ymatebion ar ffurf sylwadau heb ymateb Cadarnhaol na Negyddol i'r cwestiwn. Mae 'arall' yn cyfeirio at ymatebwyr nad ydynt wedi'u cynnwys yn y categorïau teithio mewn tacsis, y diwydiant a thrwyddedu, megis sefydliadau cynrychioliadol ac unigolion na wnaethant nodi eu rôl.

Nid oedd yn ofynnol i'r ymatebwyr ateb pob cwestiwn. Dim ond un ymateb cyffredinol a roddodd rhai ymatebwyr a dim ond ymateb i faterion penodol.

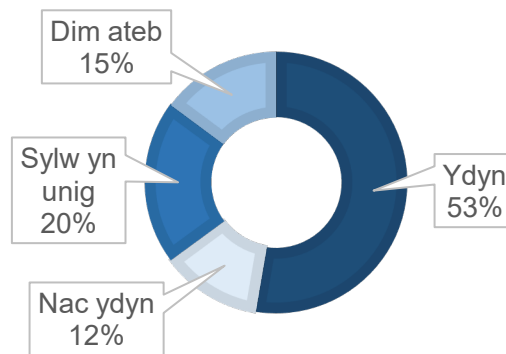
¹ Efallai na fydd cyfanswm y canrannau yn 100 oherwydd talgrynnu

² gweler [pwy a ymatebodd](#)

ADRAN DAU: Crynodeb o'r ymatebion

Cwestiwn 1: Diffiniadau

A yw'r diffiniadau a gynigir o dacsî, cerbyd hurio preifat, hurio yn y fan a'r lle ac archebu ymlaen llaw yn briodol?



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydyn	78	13	45	5	15
Nac ydyn	18	7	8	2	1
Sylw yn unig	30	0	7	19	4
Dim ateb	22	1	8	2	11

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydyn	53%	62%	66%	18%	48%
Nac ydyn	12%	33%	12%	7%	3%
Sylw yn unig	20%	0%	10%	68%	13%
Dim ateb	15%	5%	12%	7%	35%

Rhoddodd mwy na hanner yr ymatebwyr ateb cadarnhaol i gwestiwn 1. Ond roedd cryn dipyn o amrywio rhwng categorïau o ymatebwyr:

- roedd mwy o gefnogaeth ymhlith teithwyr a phobl a oedd yn gweithio yn y diwydiant;
- dim ond sylwadau a ddarparwyd gan fwy na dau o bob tri ymatebydd â rôl yn y diwydiant;
- rhoddodd bron i hanner yr ymatebwyr yn y categori 'arall' ateb cadarnhaol ond nid atebodd mwy nag un o bob tri ymatebydd y cwestiwn.

Cafwyd cyfanswm o 67 o sylwadau. Roedd y rhain yn cynnwys materion technegol a newidiadau a awgrymwyd i'r diffiniadau. Nododd sawl ymatebydd nad yw llawer o

deithwyr yn deall y gwahaniaeth rhwng tacsis ac CHPau a/neu fod y gwahaniaeth rhwng y ddau yn dod yn fwyfwy aneglur. Roedd rhai o'r rhain o blaid newid i system un haen.

O'r 78 o ymatebwyr a roddodd ateb cadarnhaol, cyflwynodd 26 sylwadau hefyd. Gwnaeth rhai o'r ymatebwyr hyn, gan gynnwys Cymdeithas Genedlaethol Hurio Preifat a Thacsis a Rhwydwaith Cymunedau Mwy Diogel Cymru, awgrymiadau technegol ynglŷn â'r diffiniadau.

O'r 18 o ymatebwyr a roddodd ateb negyddol, cyflwynodd 11 sylwadau hefyd. Roedd y sylwadau yn cynnwys awgrymiadau technegol ynglŷn â'r diffiniadau.

O'r 30 o ymatebwyr a ymatebodd â sylwadau yn unig, cododd llawer faterion technegol ac awgrymu newidiadau i'r diffiniadau.

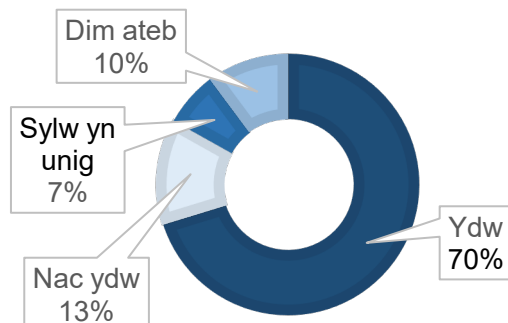
Ni roddodd mwy na dau o bob tri ymatebydd â rôl drwyddedu ateb cadarnhaol na negyddol ond gwnaethant gyflwyno sylwadau. Roedd awdurdodau lleol yn gryf o blaid system drwyddedu un haen. Nododd Cyfarwyddwyr Diogelu'r Cyhoedd:

“The definitions in the consultation document of “there and then hire” and “pre-booking” are clear and enforceable. However, the fact that taxis and private hire vehicles are for the most part undertaking the same role, it seems illogical that a customer can access a taxi immediately but must pre-book the private hire vehicle; this creates an unnecessary barrier to travel. With a one tier system, the whole concept of having to pre-book a vehicle is not required.”

Pwysleisiodd ymatebwyr gan gynnwys Uno'r Undeb, Cymdeithas Genedlaethol Hurio Preifat a Thacsis a Cŵn Tywys Cymru fod yn rhaid i gerbydau hurio preifat gael eu harchebu drwy'r gweithredwr ac nid y gyrrwr.

Cwestiwn 2: Safonau gofynnol cenedlaethol

A ydych chi'n cytuno â'n cynnig i gyflwyno safonau gofynnol cenedlaethol fydd yn gymwys i bob tacsï ac CHP yng Nghymru?



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	104	15	42	25	22
Nac ydw	19	4	14	0	1
Sylw yn unig	10	1	5	1	3
Dim ateb	15	1	7	2	5

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	70%	71%	62%	89%	71%
Nac ydw	13%	19%	21%	0%	3%
Sylw yn unig	7%	5%	7%	4%	10%
Dim ateb	10%	5%	10%	7%	16%

Roedd cefnogaeth gref o blaid cyflwyno safonau gofynnol cenedlaethol, gyda 70% o'r ymatebwyr yn rhoi ateb cadarnhaol i gwestiwn 2.

Cawsom gyfanswm o 78 o sylwadau. O'r rhain,

- cafwyd 59 gan ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol.
- cafwyd 9 gan ymatebwyr a roddod ateb negyddol.

O'r rhain, cafwyd 8 gan unigolion a oedd yn gweithio yn y diwydiant. Roedd y rhan fwyaf o'r sylwadau hyn yn ymwneud â safonau penodol.

- cafwyd 10 gan ymatebwyr na wnaethant roi ateb cadarnhaol na negyddol.

Ymhlith y rhain, roedd yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd, y Sefydliad Trwyddedu, y Gymdeithas Ceir Hurio Preifat Trwyddedig, Uno'r Undeb a Grŵp Veezu oll o blaid safoni. Rhybuddiodd nifer o'r rhain rhag rhoi gormod o ryddid i awdurdodau lleol gyflwyno safonau lleol ychwanegol. Nododd yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd:

“We welcome national minimum standards but would urge caution over the latitude open to individual licensing authorities to impose additional standards. The introduction of minimum national standards should provide a consistent framework for operators and drivers, reducing regulatory burdens and act in the interests of passengers.”

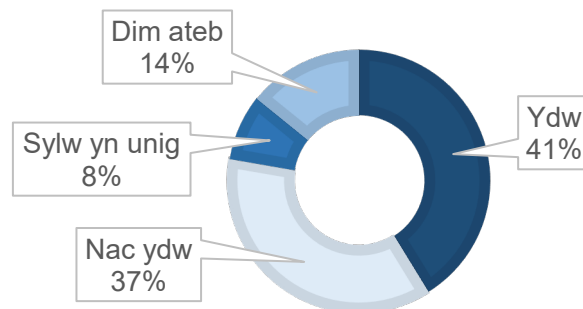
Galwodd Uno'r Undeb a'r Gymdeithas Ceir Hurio Preifat Trwyddedig am i'r diwydiant gael ei gynnwys yn y broses o bennu'r safonau a gofyn am i Aseiad o'r Effaith ar Gydraddoldeb ac Aseiad Effaith Rheoleiddiol gael eu cynnal.

Gofynnodd Wrexham Chauffeurs Ltd am i'r safonau gofynnol cenedlaethol fod yn briodol ac yn orfodadwy.

Roedd rhai ymatebwyr o'r diwydiant o'r farn na allai safonau cenedlaethol adlewyrchu amrywiaeth yr amodau a geir mewn rhannau gwahanol o Gymru a gwnaethant alw am i safonau lleol gael eu pennu gan awdurdodau trwyddedu.

Cwestiwn 3: Math o drwydded gyrrwr

Ydych chi'n cytuno y dylai awdurdodau lleol orfod cynnig trwyddedau gyrru taci ac CHP ar wahân yn ogystal â chynnig trwydded ddeuol?



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	61	13	30	3	15
Nac ydw	54	7	24	22	1
Sylw yn unig	12	0	6	1	5
Dim ateb	21	1	8	2	10

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	41%	62%	44%	11%	48%
Nac ydw	37%	33%	35%	79%	3%
Sylw yn unig	8%	0%	9%	4%	16%
Dim ateb	14%	5%	12%	7%	32%

Rhoddodd 41% o'r ymatebwyr ateb cadarnhaol i gwestiwn 3. Ymhlith teithwyr y cofnodwyd y lefel uchel o gefnogaeth. Roedd awdurdodau lleol yn gwrthwynebu'r cynnig yn gryf.

Cawsom gyfanswm o 80 o sylwadau. O'r rhain:

- cafwyd 26 gan ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol;
- cafwyd 42 gan ymatebwyr a roddod ateb negyddol;
- cafwyd 12 gan ymatebwyr na wnaethant roi ateb cadarnhaol na negyddol.

Ymhlith yr ymatebwyr a oedd o blaid y cynnig roedd Undeb y GMB, Cymdeithas Genedlaethol Hurio Preifat a Thacsis, Uber, Grŵp Veezu a rhai gweithredwyr hurio preifat llai o faint.

Nododd Cymdeithas Genedlaethol Hurio Preifat a Thacsis:

“There is a huge sector of the industry who have no desire to ever sit on a taxi rank anywhere, only doing pre booked trips such as airport specialists or school run drivers, they have no desire or need for the hackney carriage (taxi) element, there are also those who only wish to sit on ranks, and have no desire to perform pre booked trips, for those, they have no desire for the private hire element.”

Roedd y rhan fwyaf o'r awdurdodau lleol yng Nghymru yn gwrthwynebu'r cynnig. Nododd y Sefydliad Trwyddedu bryderon awdurdodau lleol mai dim ond trwyddedau deul sy'n cael eu rhoi gan lawer ohonynt ar hyn o bryd ac y byddai gorfodi awdurdodau lleol i gynig trwyddedau ar wahân yn gosod baich gweinyddol a chostau ychwanegol arnynt. At hynny, nid yw'r trefniadau presennol yn caniatáu i amodau gael eu gosod ar drwyddedau gyrwyr cerbydau hacni ac mae hwn yn faes sy'n peri pryder i awdurdodau lleol y dylid mynd i'r afael ag ef os bwriedir gorfodi awdurdodau lleol i gynig trwyddedau ar wahân.

Nododd sawl unigolyn sy'n gweithio yn y diwydiant eu bod o blaid trwyddedau deul am sawl rheswm, gan gynnwys:

- yr hyblygrwydd a roddir gan drwyddedau deul;
- pryderon y byddai'r cynnig yn cynyddu cost cael trwyddedau ar gyfer tacsis ac CHPau;
- pryderon y byddai'r cynnig yn arwain at leihau safonau ar gyfer trwyddedau CHPau, a fyddai'n annheg.

Nododd Uno'r Undeb:

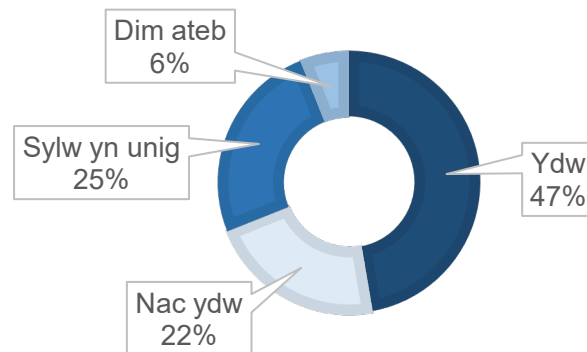
“Unite believes that this is a lowering of the barrier of entry into the trade and would eventually see little or no new applications for Taxi licenses which would have a severe disruption to the disabled users of this service.”

Cynigiodd rhai ymatebwyr y dylid defnyddio trwyddedau hurio preifat cyfyngedig. Mae trwyddedau o'r fath eisoes yn cael eu rhoi gan rai awdurdodau lleol ac ymddengys eu bod yn boblogaidd gyda'r diwydiant. Dim ond gwaith contract hurio preifat y mae trwydded gyfyngedig yn caniatáu i'r deiliad ei wneud, megis cludiant o'r cartref i'r ysgol. Gellir rhoi trwyddedau cyfyngedig heb fod angen i'r ymgeisydd lwyddo mewn rhai o'r asesiadau sydd eu hangen ar gyfer trwydded lawn, megis profi gwybodaeth yr ymgeisydd am yr ardal leol.

Cynigiodd rhai ymatebwyr y dylai trwyddedau awdurdodau lleol gael eu disodli gan drwyddedau cenedlaethol.

Cwestiwn 4: Safonau trwyddedau gyrru

Ydych chi'n cytuno â'r safonau gofynnol cenedlaethol a gynigir ar gyfer trwyddedau gyrru?



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	70	15	36	4	15
Nac ydw	32	6	20	3	3
Sylw yn unig	37	0	8	19	10
Dim ateb	9	0	4	2	3

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	47%	71%	53%	14%	48%
Nac ydw	22%	29%	29%	11%	10%
Sylw yn unig	25%	0%	12%	68%	32%
Dim ateb	6%	0%	6%	7%	10%

Rhoddodd 47% o'r ymatebwyr ateb cadarnhaol i gwestiwn 4. Ond roedd cryn dipyn o amrywio rhwng categorïau o ymatebwyr, gydag atebion cadarnhaol gan:

- fwy na dau o bob tri theithiwr;
- mwy na hanner yr ymatebwyr a oedd yn gweithio yn y diwydiant;
- dim ond 14% o'r ymatebwyr â rôl drwyddedu;
- bron i hanner yr ymatebwyr eraill.

Cawsom gyfanswm o 83 o sylwadau. O'r rhain:

- cafwyd 28 gan ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol;
- cafwyd 18 gan ymatebwyr a roddod ateb negyddol;
- cafwyd 37 gan ymatebwyr na wnaethant roi ateb cadarnhaol na negyddol.

P'un a roddodd yr ymatebwyr ateb cadarnhaol, ateb negyddol neu sylw yn unig, roedd y rhan fwyaf o'r sylwadau yn ymwneud â phriodoldeb safonau penodol. Er enghraifft, cafwyd llawer o sylwadau ynghylch y canlynol:

- amllder archwiliadau meddygol;
- y math o wiriadau DBS a pha mor aml maent yn cael eu gwneud;
- a ddylid profi gwybodaeth am yr ardal leol;
- cynnwys a chost hyfforddiant.

Nododd y rhan fwyaf o'r awdurdodau lleol yng Nghymru eu bod yn cytuno â'r safonau gofynnol cenedlaethol a oedd yn cael eu cynnig ar gyfer trwydded gyrrwr ac aethant ymlaen i ddarparu sylwadau manwl ar safonau penodol.

Cynigiodd rhai ymatebwyr y dylid asesu sgiliau gyrru a gwybodaeth fel rhan o'r broses drwyddedu.

Nododd yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd:

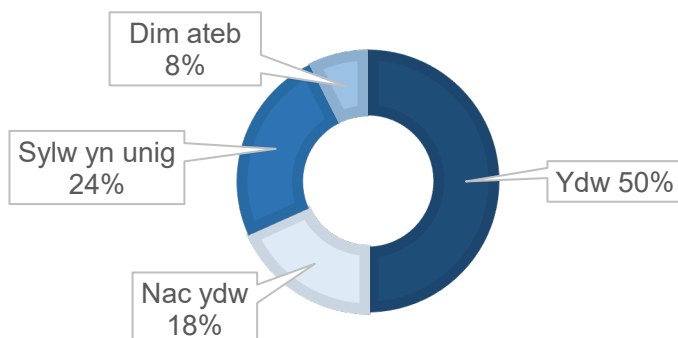
“We support regulatory requirements which enhance passenger safety. The White Paper sets out a number of standard elements, such as an enhanced DBS check. What is not set out is whether and how these would be processed and assessed consistently across all authorities. Consistency would reduce the opportunity for shopping around for a licensing authority with less strict processing and assessment standards, and ensure a consistent approach to public safety.”

Nododd Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru:

“The standards seem rational, but they require SME and self-employed impact analysis, as well as ongoing monitoring and evaluation of impact and where they may steer the market in undesirable ways.”

Cwestiwn 5: Safonau trwyddedau cerbydau

Ydych chi'n cytuno â'r safonau gofynnol cenedlaethol a gynigir ar gyfer trwydded cerbyd?



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	74	16	41	5	12
Nac ydw	27	5	15	2	5
Sylw yn unig	36	0	8	19	9
Dim ateb	11	0	4	2	5

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	50%	76%	60%	18%	39%
Nac ydw	18%	24%	22%	7%	16%
Sylw yn unig	24%	0%	12%	68%	29%
Dim ateb	7%	0%	6%	7%	16%

Rhoddodd hanner yr ymatebwyr ateb cadarnhaol i gwestiwn 5. Ond roedd cryn dipyn o amrywio rhwng categorïau o ymatebwyr, gydag atebion cadarnhaol gan:

- fwy na thri o bob pedwar teithiwr;
- tri o bob pum ymatebydd a oedd yn gweithio yn y diwydiant;
- llai nag un o bob pum ymatebydd â rôl drwyddedu;
- llai na dau o bob pum ymatebydd arall.

Cawsom gyfanswm o 73 o sylwadau. O'r rhain:

- cafwyd 28 gan ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol;
- cafwyd 9 gan ymatebwyr a roddod ateb negyddol;
- cafwyd 36 gan ymatebwyr na wnaethant roi ateb cadarnhaol na negyddol.

P'un a roddodd yr ymatebwyr ateb cadarnhaol, ateb negyddol neu sylw yn unig, roedd y rhan fwyaf o'r sylwadau yn ymwneud â phriodoldeb safonau penodol. Er enghraifft, cafwyd llawer o sylwadau ynghylch y canlynol:

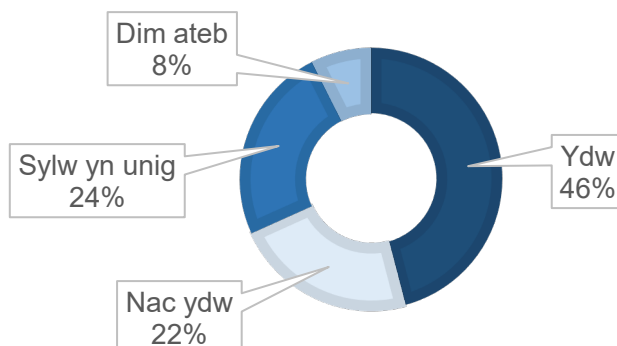
- oedran a meini prawf allyriadau cerbydau;
- lifrai ac arwyddion cerbydau;
- y trefniadau ar gyfer profi cerbydau;
- cerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn;
- pecynnau cymorth cyntaf.

Nododd y rhan fwyaf o'r awdurdodau lleol yng Nghymru eu bod yn cytuno y dylai'r safonau gofynnol cenedlaethol fod yn gymwys i drwyddedau cerbydau ac aethant ymlaen i roi eu barn ar safonau penodol.

Gofynnodd James Button a fyddai'n cael ei nodi'n glir, ar ôl i gerbyd gael ei drwyddedu, y bydd yn cadw'r statws hwnnw bob amser ac, felly, mai dim ond gyrrwr trwyddedig a ddylai ei yrru waeth at ba ddiben y mae'n cael ei ddefnyddio a bod yn rhaid iddo arddangos yr holl arwyddion rhagnodedig a dulliau adnabod eraill bob amser.

Cwestiwn 6: Safonau trwydded gweithredwr

Ydych chi'n cytuno â'r safonau gofynnol cenedlaethol a gynigir ar gyfer trwydded gweithredwr?



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	68	13	36	6	13
Nac ydw	33	8	20	1	4
Sylw yn unig	36	0	8	19	9
Dim ateb	11	0	4	2	5

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	46%	62%	53%	21%	42%
Nac ydw	22%	38%	29%	4%	13%
Sylw yn unig	24%	0%	12%	68%	29%
Dim ateb	7%	0%	6%	7%	16%

Rhoddodd llai na hanner yr ymatebwyr ateb cadarnhaol i gwestiwn 6. Ond roedd cryn dipyn o amrywio rhwng categorïau o ymatebwyr, gydag atebion cadarnhaol gan:

- fwy na thri o bob pum teithiwr;
- mwy na hanner yr ymatebwyr a oedd yn gweithio yn y diwydiant;
- mwy nag un o bob pum ymatebydd â rôl drwyddedu;
- mwy na dau o bob pum ymatebydd arall.

Cawsom gyfanswm o 72 o sylwadau. O'r rhain:

- cafwyd 21 gan ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol;
- cafwyd 15 gan ymatebwyr a roddod ateb negyddol;
- cafwyd 36 gan ymatebwyr na wnaethant roi ateb cadarnhaol na negyddol.

P'un a roddodd yr ymatebwyr ateb cadarnhaol, ateb negyddol neu sylw yn unig, roedd y rhan fwyaf o'r sylwadau yn ymwneud â phriodoldeb safonau penodol. Er enghraifft, cafwyd llawer o sylwadau ynghylch y canlynol:

- gwiriadau DBS ar gyfer staff gweithredwyr;
- polisïau ar gyfer teithwyr ag anghenion ychwanegol;
- prosesau ar gyfer adborth teithwyr;
- cynnwys a chost hyfforddiant.

Nododd y rhan fwyaf o'r awdurdodau lleol yng Nghymru eu bod yn cytuno y dylai'r safonau gofynnol cenedlaethol fod yn gymwys i drwyddedau gweithredwyr ac aethant ymlaen i roi eu barn ar safonau penodol.

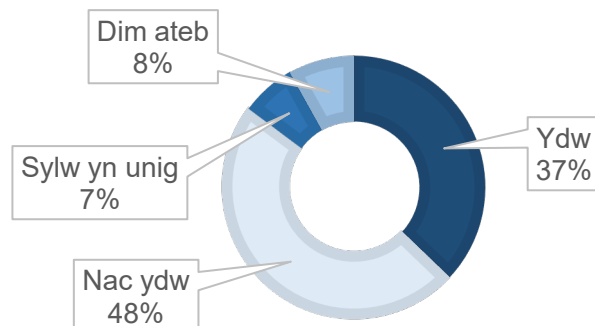
Nododd un gweithredwr fod angen i'r safonau fod yn briodol i weithredwyr o bob maint gan gynnwys busnesau un person un cerbyd.

Cynigiodd teithiwr o Bowys y dylai trwyddedau gweithredwr gynnwys safonau gofynnol ychwanegol ynglŷn â lefel gwasanaeth.

“In particular, there should be minimum service levels to ensure that phone lines are manned up to and including half an hour / an hour past the last train/bus arrival in an area, to ensure that passengers on public transport have flexible options to complete their onward journeys. Often in rural areas, operators are reluctant to accept fares past a certain hour - they prioritise the highly lucrative public service contracts with the school runs in the morning and afternoon, but do not then provide a comprehensive service. Bringing service levels into the licensing regime would ensure a consistent service for both people that live here and a warm welcome for people visiting Wales.”

Cwestiwn 7: Safonau lleol

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?



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	55	10	25	5	15
Nac ydw	71	11	35	19	6
Sylw yn unig	10	0	4	2	4
Dim ateb	12	0	4	2	6

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	37%	48%	37%	18%	48%
Nac ydw	48%	52%	51%	68%	19%
Sylw yn unig	7%	0%	6%	7%	13%
Dim ateb	8%	0%	6%	7%	19%

Rhoddodd bron i hanner yr ymatebwyr ateb negyddol i gwestiwn 7. Ond roedd amrywiad rhwng categorïau o ymatebwyr:

- roedd ymatebion teithwyr wedi'u rhannu'n eithaf cyfartal rhwng atebion cadarnhaol ac atebion negyddol;
- rhoddodd mwy na hanner yr ymatebwyr a oedd yn gweithio yn y diwydiant ateb negyddol;
- rhoddodd mwy na dau o bob tri ymatebydd â rôl drwyddedu ateb negyddol;
- ymhlith yr ymatebwyr eraill, rhoddodd bron i hanner ateb cadarnhaol a dim ond un o bob pump a roddodd ateb negyddol.

Cawsom gyfanswm o 90 o sylwadau. O'r rhain:

- cafwyd 33 gan ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol;
- cafwyd 48 gan ymatebwyr a roddod ateb negyddol;
- cafwyd 9 gan ymatebwyr na wnaethant roi ateb cadarnhaol na negyddol.

Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr a roddod ateb negyddol o'r farn y dylai safonau cenedlaethol fod yn gymwys ac y byddai safonau lleol yn tanseilio ymdrechion i sicrhau chwarae teg.

Nododd y Gymdeithas Ceir Hurio Preifat Trwyddedig:

“...make the national standards absolute and high not minimal.”

Roedd y rhan fwyaf o'r awdurdodau lleol yng Nghymru yn cytuno â'r ymateb gan Gyfarwyddwyr Diogelu'r Cyhoedd:

“The Panel feel that as far as possible, standards should be consistent across the whole of Wales to ensure a level playing field within the sector. The Panel therefore feel that Local authorities should not be permitted to set additional local conditions above the national minimum standard for driver and operators.

“The Panel would however suggest that local discretion is retained for livery of vehicles, e.g., Colour policies, back plate and door sign designs. It is considered that attempting to be consistent in this aspect would be an unnecessary cost to the trade.”

Ymhlith yr ymatebwyr a gyflwynodd sylwadau yn unig, cafwyd safbwyntiau gwahanol ynghylch a ddylid caniatáu safonau lleol. Awgrymodd rhai o'r ymatebwyr hynny a oedd o blaid safonau lleol y byddai angen cyflwyno achos cryf dros symud i ffwrdd o'r safonau cenedlaethol.

Nododd yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd:

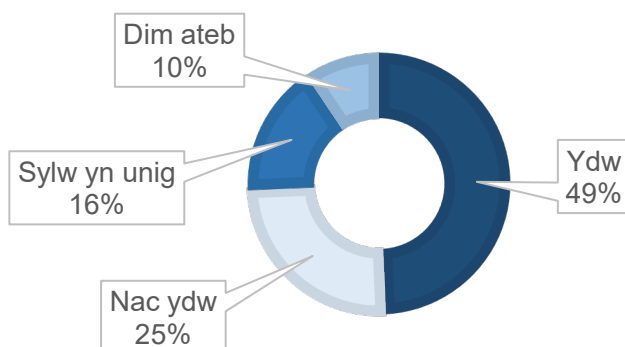
“It is particularly noteworthy that passengers booking via an app generally have access to information such as vehicle model, colour and vehicle registration number, which gives far greater certainty over the vehicle they are entering and the identity of the driver, than depending on livery.”

Gofynnodd y Sefydliad Trwyddedu sut y byddai safonau lleol yn cael eu rhoi ar waith o dan y gyfraith a thynnu sylw at rai heriau technegol.

Roedd yr ymatebwyr hynny a roddod ateb cadarnhaol yn tueddu i nodi bod disgrisiwn i roi safonau lleol ar waith yn beth da. Cyflwynodd sawl ymatebydd sylwadau o blaid safonau lleol er mwyn sicrhau bod digon o gerbydau hygrych i gadeiriau olwyn. Nododd Undeb y GMB y dylid monitro safonau lleol er mwyn gwneud yn siŵr nad ydynt yn tanseilio'r safonau gofynnol cenedlaethol.

Cwestiwn 8: Gweinyddu trwyddedau lleol

Ydych chi'n cytuno â'n cynigion ar gyfer gweinyddu trwyddedau'n lleol?



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	73	14	37	7	15
Nac ydw	37	7	24	1	5
Sylw yn unig	24	0	3	18	3
Dim ateb	14	0	4	2	8

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	49%	67%	54%	25%	48%
Nac ydw	25%	33%	35%	4%	16%
Sylw yn unig	16%	0%	4%	64%	10%
Dim ateb	9%	0%	6%	7%	26%

Rhoddodd bron i hanner yr ymatebwyr ateb cadarnhaol i gwestiwn 8. Ond roedd amrywiad rhwng categorïau o ymatebwyr:

- rhoddodd mwy na dau o bob tri theithiwr ateb cadarnhaol;
- rhoddodd mwy na hanner yr ymatebwyr a oedd yn gweithio yn y diwydiant ateb cadarnhaol;
- rhoddodd chwarter yr ymatebwyr â rôl drwyddedu ateb cadarnhaol ac ymatebodd bron i ddau o bob tri â sylwadau yn unig;
- ymhlith yr ymatebwyr eraill, rhoddodd bron i hanner ateb cadarnhaol ac nid atebodd chwarter y cwestiwn.

Cawsom gyfanswm o 66 o sylwadau. O'r rhain:

- cafwyd 26 gan ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol;
- cafwyd 16 gan ymatebwyr a roddod ateb negyddol;
- cafwyd 24 gan ymatebwyr na wnaethant roi ateb cadarnhaol na negyddol.

Roedd Cyfarwyddwyr Diogelu'r Cyhoedd a'r rhan fwyaf o'r awdurdodau lleol yng Nghymru yn cytuno y dylai swyddogaethau gweinyddol a swyddogaeth gwneud penderfyniadau a rhoi trwyddedau ar gyfer tacsis ac CHPau barhau i gael eu cyflawni gan awdurdodau lleol. Dylai ymgeiswyr barhau i wneud cais i'r awdurdod lleol lle maent yn bwriadu gweithio yn bennaf. Fodd bynnag, nid oedd awdurdodau lleol yn glir sut y byddai'r cynigion yn gweithio'n ymarferol petai angen trwydded ychwanegol ar yrwyr y tu allan i'r ardal y maent wedi'u trwyddedu i weithio ynddi.

Roedd y Sefydliad Trwyddedu hefyd yn cytuno mai awdurdodau lleol ddylai barhau i fod yn gyfrifol am drwyddedu tacsis ac CHPau. Nododd y Sefydliad bryderon hefyd ynghylch unrhyw awgrym y dylai awdurdodau lleol roi trwydded yn awtomatig am fod awdurdod arall wedi trwyddedu'r unigolyn. Roedd y Sefydliad o'r farn y dylid ymgynghori ymhellach ynghylch y mater hwn.

Roedd James Button yn cytuno mai awdurdodau lleol ddylai barhau i fod yn gyfrifol am drwyddedu tacsis ac CHPau. Nododd Mr Button hefyd:

“In relation to the assertion that a lower licence fee would be payable for additional drivers’ licences in other local authority areas, I do not understand the rationale behind this. The licence fee covers the costs of administration, which will remain reasonably similar in each authority. The additional costs that you suggest would not be required for additional licenses e.g. medical certificates, DBS certificates, should not be charged as part of the licence fee anyway, but as preapplication costs.”

Roedd Leonard Cheshire yn cytuno mai awdurdodau lleol ddylai barhau i fod yn gyfrifol am weinyddu trwyddedau oherwydd eu gwybodaeth a'u dealltwriaeth leol. At hynny, galwodd Leonard Cheshire, a rhai ymatebwyr eraill, am i awdurdodau lleol orfodi safonau yn effeithiol. Nododd Leonard Cheshire:

“We would recommend additional requirements on licensing administrators to ensure effective monitoring and enforcement of national minimum standards. This is particularly important with regard complaints around disability discrimination – an area our research participants highlighted as dissatisfactory. Local authorities should be required to have effective reporting mechanisms and should also undertake proactive monitoring of driver and operator behaviour. Local authorities could also consider conducting mystery shops with disabled people, in which knowledgeable disabled people can provide meaningful feedback to local authorities, taxi/PHV operators and their drivers.”

Rhoddodd Grŵp Veezu ateb cadarnhaol gan nodi:

“We are concerned with very differing administrative timescales however and there should be clear national guidance on the performance management of the time taken to grant a licence. National Guidance should also make reference to the use of Delegated Powers so that applications which meet the necessary tests

are granted by Officers thereby avoiding the necessity to form a Licensing Committee to determine the application.”

Nododd gweithredwr arall:

“The local licensing office and officers should work to a national standard preferably run by the traffic commissioner. The standard and politics of the Licensing department can be very unprofessional when we are running businesses providing employment, paying monies to local companies and paying for a service from [the] Council.”

Awgrymodd rhai ymatebwyr a roddod ateb negyddol i'r cwestiwn y byddai galluogi awdurdodau lleol i ddarparu gwasanaethau trwyddedu fel rhanbarth yn sicrhau arbedion maint.

Awgrymodd rhai ymatebwyr eraill a roddod ateb negyddol y byddai'n fwy cost-ffeithiol petai trwyddedau yn cael eu gweinyddu'n genedlaethol. Roedd nifer bach o blaid trwydded CHP genedlaethol, a fyddai'n cael ei gweinyddu, o bosibl, gan Trafnidiaeth Cymru.

Tynnodd rhai ymatebwyr sylw at y ffaith bod ffioedd trwyddedu gwahanol i'w cael mewn rhannau gwahanol o Gymru. Nododd un ymatebydd, os mai'r bwriad yw cadw'r drefn leol o weinyddu trwyddedau, y dylid cyflwyno system gyllido newydd a fyddai'n pennu ffioedd am drwyddedu cerbydau hurio preifat yn genedlaethol. Roedd yr ymatebydd o'r farn, os nad ymdrinnir â mater cost ochr yn ochr â chyflwyno safonau gofynnol cenedlaethol, na fydd y nod o leihau problem hurio ar draws ffiniau yn cael ei gyflawni.

Nododd Uno'r Undeb:

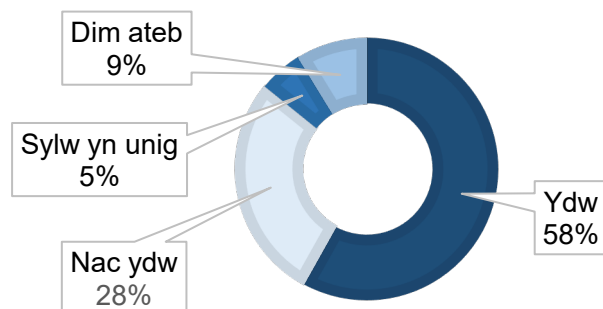
“The suggestion that PHV drivers continue to undertake work anywhere is shortsighted in respect of the current legislation. We believe that it is the larger operators that have distorted the true meaning of the LGMPA³ 1976.

“It has never been tested in court where a vehicle is made available to accept a booking, it has only been deemed that a vehicle may pick up, pass through or drop off in another authority. The position ‘triple lock’ should mean a driver licensed in a local authority may only start or finish a journey in that local authority, however if they find themselves in a different LA, they may only pick up a passenger travelling back to their home LA, or drop off a passenger they picked up in their home LA. They should not undertake any work in that LA whilst they are there, except in the situation described. They must travel back to their home LA before they continue ‘working’.”

³ Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol)

Cwestiwn 9: Camau gorfodi yn erbyn gyrwyr a cherbydau sydd wedi'u trwyddedu gan awdurdod lleol arall

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?



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	86	15	47	4	20
Nac ydw	41	6	15	19	1
Sylw yn unig	8	0	2	3	3
Dim ateb	13	0	4	2	7

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	58%	71%	69%	14%	65%
Nac ydw	28%	29%	22%	68%	3%
Sylw yn unig	5%	0%	3%	11%	10%
Dim ateb	9%	0%	6%	7%	23%

Rhoddodd mwy na hanner yr ymatebwyr ateb cadarnhaol i gwestiwn 9. Ond roedd amrywiad rhwng categorïau o ymatebwyr:

- rhoddodd mwy na dau o bob tri theithiwr ateb cadarnhaol;
- rhoddodd mwy na dau o bob tri ymatebydd a oedd yn gweithio yn y diwydiant ateb cadarnhaol;
- rhoddodd bron i ddau o bob tri ymatebydd ateb cadarnhaol; ond,
- rhoddodd mwy na dau o bob tri ymatebydd â rôl drwyddedu ateb negyddol.

Cawsom gyfanswm o 69 o sylwadau. O'r rhain:

- cafwyd 35 gan ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol;
- cafwyd 26 gan ymatebwyr a roddod ateb negyddol;
- cafwyd 8 gan ymatebwyr na wnaethant roi ateb cadarnhaol na negyddol.

Nododd sawl ymatebydd a roddodd ateb cadarnhaol y byddai'r cynnig yn galluogi awdurdodau lleol i fynd i'r afael â phroblem hurio ar draws ffiniau.

Tynnodd sawl ymatebydd sylw at achosion posibl o dorri safonau cenedlaethol a fyddai'n cyfiawnhau cymryd camau gorfodi, neu na fyddent yn cyfiawnhau gwneud hynny, yn eu barn nhw. Awgrymodd gweithredwr y dylid defnyddio canllawiau statudol cenedlaethol i bennu'r cosbau sy'n gysylltiedig â thorri safonau gofynnol cenedlaethol. Roedd y gweithredwr o'r farn, drwy wneud hynny, y gellid sicrhau tegwch a thryloywder ar gyfer gyrwyr ac, ar yr un pryd, hwyluso gweithgarwch gorfodi cynhwysfawr ac effeithlon ymhellach.

Roedd Cymdeithas Genedlaethol Hurio Preifat a Thacsis o blaid y cynnig ond nododd faterion technegol cyfreithiol a allai ei gwneud yn anodd rhoi'r cynnig ar waith.

Awgrymodd Barry Greig y gallai Cymru elwa o ystyried Deddf Llywodraeth Ddinesig (yr Alban) 1982 Rhan 11 Adran 21 Tramgwyddau.

Nododd Chwarae Teg:

“...enforcement activities across Wales must be adequately resourced and maintained. The ability of local authority enforcement officers to sanction drivers licenced by another authority cannot create the conditions for some authorities to reduce their enforcement activities in the hope that neighbouring authorities will make up any shortfall in enforcement.”

Roedd llawer o'r sylwadau gan ymatebwyr a roddodd ateb negyddol wedi'u cyflwyno gan awdurdodau lleol Nid oedd Cyfarwyddwyr Diogelu'r Cyhoedd o'r farn bod angen y pŵer a gwnaethant nodi:

“Local Authority enforcement officers already routinely refer concerns about vehicles to the home licensing authority for follow up action to be taken. This proposal is considered onerous and over complicates informal procedures that are already in place and used between Local Authorities.”

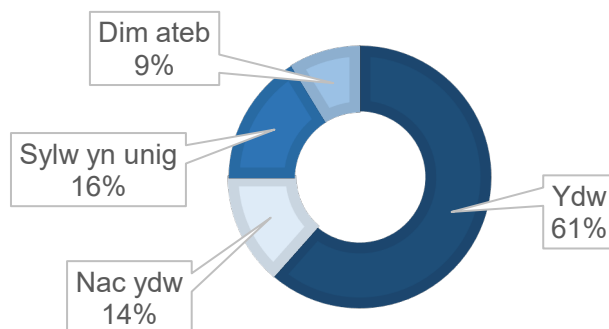
Nododd ymatebydd â rôl drwyddedu:

“The recovery of costs is not resolved by this proposal. With no power to stop a vehicle there are limited opportunities to confront other area vehicles unless you have the police with you and they have powers to deal with unsafe vehicles. It should be left to the licensing authority to determine as they will hold the history of the individual.”

Roedd yr wyth ymatebydd a ymatebodd â sylwadau yn unig yn cynnwys y Sefydliad Trwyddedu a James Button, a ofynnodd sawl cwestiwn gan gynnwys sut y byddai'r costau a fyddai'n gysylltiedig â'r awdurdod 'pell' yn cymryd camau gorfodi o'r fath, yn cael eu talu, ac a fyddai mecanwaith i'r awdurdod pell allu herio penderfyniad yr awdurdod cartref pe na châi unrhyw gosb ei rhoi.

Cwestiwn 10: Atal trwydded

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?



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	91	18	48	6	19
Nac ydw	20	3	13	2	2
Sylw yn unig	24	0	3	18	3
Dim ateb	13	0	4	2	7

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	61%	86%	71%	21%	61%
Nac ydw	14%	14%	19%	7%	6%
Sylw yn unig	16%	0%	4%	64%	10%
Dim ateb	9%	0%	6%	7%	23%

Rhoddodd mwy na hanner yr ymatebwyr ateb cadarnhaol i gwestiwn 10. Ond roedd amrywiad rhwng categorïau o ymatebwyr:

- rhoddodd mwy na phedwar o bob pum teithiwr ateb cadarnhaol;
- rhoddodd mwy na dau o bob tri ymatebydd a oedd yn gweithio yn y diwydiant ateb cadarnhaol;
- rhoddodd mwy na thri o bob pum ymatebydd ateb cadarnhaol; ond
- rhoddodd bron i ddau o bob tri ymatebydd â rôl drwyddedu ateb negyddol.

Cawsom gyfanswm o 60 o sylwadau. O'r rhain:

- cafwyd 29 gan ymatebwyr a roddodd ateb cadarnhaol;
- cafwyd 7 gan ymatebwyr a roddodd ateb negyddol;
- cafwyd 24 gan ymatebwyr na wnaethant roi ateb cadarnhaol na negyddol.

Yn aml, cyflwynodd yr ymatebwyr hynny a roddodd ateb cadarnhaol sylwadau ar y manteision i ddiogelwch teithwyr.

Nododd sawl ymatebydd a roddodd ateb cadarnhaol fod 14 diwrnod i'r awdurdod gweithredol hysbysu'r awdurdod cartref fod trwyddedd wedi'i hatal yn rhy hir.

Cyfeiriodd sawl ymatebydd, gan gynnwys Cymdeithas Genedlaethol Hurio Preifat a Thacsis, at yr angen i sicrhau bod pwerau i atal trwydded yn cael eu defnyddio'n briodol. Nododd ymatebwyr eraill y dylai fod proses apelio. Awgrymodd Leonard Cheshire:

“Local authorities should be required to have clear criteria for when they can exercise this power, and there should be a right of appeal for drivers who have had their licenses suspended.”

Roedd Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru a'r Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd yn gobeithio y byddai'r cynnig yn helpu i fynd i'r afael â phroblem hurio ar draws ffiniau. Nododd yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd:

“...the ability for local authority enforcement officers to take action against any vehicle operating in their area which is not compliant with national standards, regardless of the licensing authority, should address some concerns over cross-border plying for trade.”

Awgrymodd Chwarae Teg fod angen proses glir a syml i deithwyr allu rhoi gwybod am bryderon ynghylch diogelwch.

Ymhlith yr ymatebwyr a roddodd ateb negyddol, rhoddwyd sawl rheswm. Roedd Cyngor Dinas Wolverhampton o'r farn mai atgyfeirio achosion at yr awdurdod trwyddedu cartref oedd y broses briodol ar gyfer atal trwydded.

Roedd ymatebwyr eraill yn pryderu y byddai'r pŵer yn cael ei gamddefnyddio. Roedd rhai o'r farn mai'r heddlu oedd y corff mwyaf priodol i ddelio â risgiau uniongyrchol. Gofynnodd eraill am eglurder ynglŷn ag ystyr risg uniongyrchol i ddiogelwch y cyhoedd.

Nododd rhai ymatebwyr nad oedd digon o sylw yn cael ei roi i ddiogelu gyrrwyr rhag teithwyr ymosodol.

Roedd y 24 o ymatebwyr a ymatebodd â sylwadau yn unig yn cynnwys y mwyafrif o awdurdodau lleol yng Nghymru. Nododd Cyfarwyddwyr Diogelu'r Cyhoedd eu bod o blaid y cynnig y dylid swyddogion gorfodi cymwys mewn awdurdodau lleol gael atal trwydded a roddir gan awdurdod arall lle ceir perygl yn y fan a'r lle i ddiogelwch y cyhoedd. Fodd bynnag, cododd y Cyfarwyddwyr rai pryderon ynghylch y ffordd y byddai'r broses yn gweithio'n ymarferol. Er enghraifft, nid oedd y Cyfarwyddwyr yn cytuno y dylai fod gan yr awdurdod lleol cartref y pŵer i wrthdroi'r penderfyniad i atal cerbyd na bod angen proses gadarnhau, gan nodi:

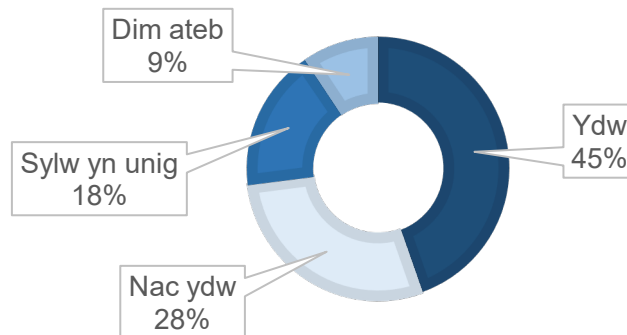
“This surely would give rise to the possibility of unnecessary challenges and court appeals leading to increased burdens and costs to local authorities.”

Gofynnodd James Button a'r Sefydliad Trwyddedu sawl cwestiwn am sut y byddai'r broses yn gweithio'n ymarferol.

Awgrymodd Uno'r Undeb, pan gaiff penderfyniad i atal trwydded ei wrthdroi yn dilyn apêl, y dylai fod yn bosibl i iawndal gael ei hawlio gan yr awdurdod lleol am incwm a gollwyd.

Cwestiwn 11: Hysbysiadau cosb benodedig

Ydych chi'n cytuno y dylid cyflwyno hysbysiad cosb benodol (FPNs) ar gyfer rhai troseddau gan dacsis ac CHPau?



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	66	10	31	9	16
Nac ydw	42	11	29	0	2
Sylw yn unig	26	0	4	17	5
Dim ateb	14	0	4	2	8

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	45%	48%	46%	32%	52%
Nac ydw	28%	52%	43%	0%	6%
Sylw yn unig	18%	0%	6%	61%	16%
Dim ateb	9%	0%	6%	7%	26%

Rhoddodd llai na hanner yr ymatebwyr ateb cadarnhaol i gwestiwn 11. Ond roedd amrywiad rhwng y categorïau:

- rhoddodd mwy na hanner y teithwyr ateb negyddol;
- ymhlith yr ymatebwyr a oedd yn gweithio yn y diwydiant, roedd yr ymatebion wedi'u rhannu'n eithaf cyfartal rhwng atebion cadarnhaol ac atebion negyddol;
- ymatebodd tri o bob pum ymatebydd â rôl drwyddedu â sylwadau yn unig;
- rhoddodd mwy na hanner yr ymatebwyr eraill ateb cadarnhaol;

Cawsom gyfanswm o 77 o sylwadau. O'r rhain:

- cafwyd 31 gan ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol;
- cafwyd 20 gan ymatebwyr a roddod ateb negyddol;
- cafwyd 26 gan ymatebwyr na wnaethant roi ateb cadarnhaol na negyddol.

Gofynnodd llawer o'r ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol am eglurder ynglŷn â'r troseddau a fyddai'n arwain at hysbysiad cosb benodedig. Cyflwynodd eraill sylwadau ar y math o droseddau a fyddai'n addas ar gyfer hysbysiad cosb benodedig, yn eu barn nhw.

Awgrymodd rhai ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol y dylai fod hyfforddiant digonol i yrwyr, rhybuddion cyn i hysbysiad cosb benodedig gael ei gyflwyno a hawl i apelio.

Roedd Leonard Cheshire o'r farn y byddai hysbysiadau cosb benodedig yn ffordd effeithlon ac effeithiol o orfodi rheoliadau. Awgrymodd Leonard Cheshire hefyd:

“Alongside the introduction of FPNs should come greater transparency about the complaints process to improve trust among disabled passengers, as well as communicating the reasons for issuing FPNs to local providers themselves and providing guidance on how drivers can avoid committing the offences in the first place, delivering a greater quality of service for all disabled passengers.”

Roedd Rhwydwaith Cymunedau Mwy Diogel Cymru o blaid y cynnig ac roedd o'r farn y dylai fod canllawiau ar nifer yr hysbysiadau cosb benodedig y dylid eu cyflwyno cyn i gamau pellach gael eu cymryd naill ai drwy atal trwyddedd neu gerbyd dros dro am gyfnod penodedig neu'n barhaol neu y bydd yn rhaid dwyn yr achos gerbron y llys.

Roedd Plaid Werdd Ceredigion o'r farn bod y cynnig yn rhoi cyfle i gau bwlch yn y gyfraith:

“If a private car driver gets 12 points on their licence, they are automatically banned from driving for a period. If a taxi driver gets more than 12 points, they go to court and argue that they should not be banned from driving because they will lose their job. There are some taxi drivers with over 30 penalty points on their licence – and they are still driving!”

Roedd Cymdeithas Genedlaethol Hurio Preifat a Thacsis yn gryf o blaid y cynnig, gan nodi ei bod wedi gweld llawer o swyddogion trwyddedu ledled y wlad yn gorfodi'r rheoliadau â gormod o sêl. Lleisiodd y Gymdeithas, a rhai ymatebwyr eraill, bryderon ynghylch y goblygiadau petai awdurdodau lleol yn cael incwm o hysbysiadau cosb benodedig:

“under licensing legislation, the cost of issuing and enforcing the licensing regime must be met at point of application, it cannot be applied pro rata on an individual basis, nor can it be subsidised by other forms of income or cross subsidised from one sector to another, we may think this is unfair, but unless there is a change in legislation to accommodate this, accompanied by a huge drop in licensing fees since the costs of enforcement would have to be removed entirely from the licensing fees, we simply cannot agree to such a suggestion and would object strongly.”

Roedd llawer o ymatebwyr a oedd yn gweithio yn y diwydiant ac a roddodd ateb negyddol yn pryderu ynghylch cost bosibl hysbysiadau cosb benodedig. Nododd sawl un bod y cosbau sydd eisoes ar gael i awdurdodau lleol a'r heddlu yn ddigonol.

Nododd sawl ymatebydd a roddodd ateb negyddol, petaent yn cael eu rhoi ar waith, y dylai fod polisi cenedlaethol ar y troseddau a fyddai'n arwain at hysbysiad cosb benodedig a phrosesau gorfodi cenedlaethol.

Roedd y 26 o ymatebwyr a ymatebodd â sylwadau yn unig yn cynnwys llawer o awdurdodau lleol yng Nghymru. Roedd y rhan fwyaf o'r rhain yn cytuno â barn Cyfarwyddwyr Diogelu'r Cyhoedd a nododd:

“...the types of infringements set out in the White Paper at Questions 11 (FPN's) and 12 (penalty points scheme) are of a similar level – minor when considering public safety. The more serious infringements such as refusing a passenger with an assistance dog, inappropriate behaviour etc. would rightfully be dealt with by way of a hearing or legal action. The introduction then of both a FPN scheme and penalty point scheme introduces 3 levels of enforcement action; this is an over complicated and unnecessary enforcement protocol.”

Roedd Cyfarwyddwyr Diogelu'r Cyhoedd o'r farn y byddai'n fwy priodol cyflwyno naill ai cynllun pwyntiau cosb neu gynllun hysbysiadau cosb benodedig ar gyfer y mân droseddau a'r opsiwn i fynd yn syth i wrandawriad neu achos cyfreithiol ar gyfer y troseddau mwyaf difrifol.

Nid oedd consensws ymhlith awdurdodau lleol yng Nghymru ynghylch a ddylid cyflwyno hysbysiadau cosb benodedig neu gynllun pwyntiau cosb cenedlaethol ond roedd yn well gan y mwyafrif o'r awdurdodau lleol yng Nghymru gynllun pwyntiau cosb cenedlaethol na hysbysiadau cosb benodedig.

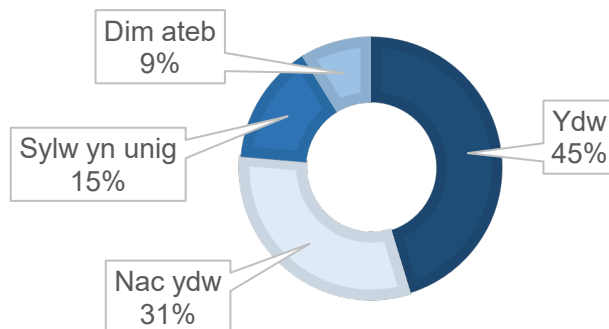
Roedd yr awdurdodau lleol hynny a oedd yn ffafrio cynllun pwyntiau cosb cenedlaethol yn pryderu ynghylch cost gweinyddu system hysbysiadau cosb benodedig, gan gynnwys cost cymryd taliadau, mynd ar ôl taliadau, cynnig taliadau

is ac opsiynau i roi prawf ar achosion mewn llys. Lleisiwyd pryderon hefyd y byddai angen ystyried incwm a fyddai'n cael ei gynhyrchu o hysbysiadau cosb benodedig ochr yn ochr â threfniadau ar gyfer pennu ffioedd. Ystyriwyd hefyd y byddai swyddogion gorfodi yn llawer llai tebygol o gyflwyno hysbysiad cosb benodedig ar gyfer mân droseddau nag i roi pwyntiau cosb.

Gofynnodd James Button a'r Sefydliad Trwyddedu sawl cwestiwn am sut y byddai'r hysbysiadau cosb benodedig yn cael eu defnyddio'n ymarferol. Nododd y Sefydliad, petai hysbysiadau cosb benodedig yn cael eu rhoi ar waith, y byddai angen canllawiau manwl ynghyd â phrosesau clir.

Cwestiwn 12: Cynllun pwyntiau cosbi cenedlaethol

Ydych chi'n cytuno y dylid cyflwyno cynllun pwyntiau cosbi cenedlaethol ar gyfer rhai troseddau gan dacsis ac CHPau?



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	67	11	32	5	19
Nac ydw	46	10	28	5	3
Sylw yn unig	22	0	4	16	2
Dim ateb	13	0	4	2	7

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	45%	52%	47%	18%	61%
Nac ydw	31%	48%	41%	18%	10%
Sylw yn unig	15%	0%	6%	57%	6%
Dim ateb	9%	0%	6%	7%	23%

Rhoddodd llai na hanner yr ymatebwyr ateb cadarnhaol i gwestiwn 12. Ond roedd amrywiad rhwng y categorïau:

- rhoddodd mwy na hanner y teithwyr ateb cadarnhaol;
- rhoddodd llai na hanner yr ymatebwyr a oedd yn gweithio yn y diwydiant ateb cadarnhaol;
- ymatebodd bron i dri o bob pum ymatebydd â rôl drwyddedu â sylwadau yn unig;
- rhoddodd mwy na hanner yr ymatebwyr eraill ateb cadarnhaol.

Cawsom gyfanswm o 66 o sylwadau. O'r rhain:

- cafwyd 28 gan ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol;
- cafwyd 16 gan ymatebwyr a roddod ateb negyddol;
- cafwyd 22 gan ymatebwyr na wnaethant roi ateb cadarnhaol na negyddol.

Gofynnodd llawer o ymatebwyr a roddodd ateb cadarnhaol am fanylion am sut y byddai cynllun pwyntiau cosb cenedlaethol yn gweithio, gan gynnwys eglurder ynglŷn â'r canlynol:

- y troseddau a fyddai'n arwain at roi pwyntiau cosb;
- nifer y pwyntiau am bob trosedd;
- nifer y pwyntiau lle y byddai cosbau pellach yn cael eu hystyried;
- sut y byddai pwyntiau yn cael eu rhoi am droseddau y tu allan i'r awdurdod cartref;
- goblygiadau gweithredu cynllun o'r fath o ran adnoddau.

Rhoddodd rhai ymatebwyr a roddodd ateb cadarnhaol eu barn ar addasrwydd pwyntiau cosb am droseddau penodol. Awgrymodd eraill y dylai fod proses apelio briodol.

Nododd y Cwmni Hyfforddi a Phrofi Annibynnol y byddai angen i gynllun pwyntiau cosb cenedlaethol gael ei dreialu a'i brofi'n drylwyr cyn iddo gael ei gyflwyno.

Ymhlith yr ymatebwyr a roddodd ateb negyddol, nododd sawl un y dylid ystyried pob achos yn ôl ei rinweddau ei hun ac y byddai cynllun pwyntiau yn dileu'r lefel o graffu unigol sydd ei hangen. Roedd ymatebwyr eraill am weld mwy o fanylion am sut y byddai'r cynllun yn gweithio. Roedd rhai atebwyr o'r farn bod y cosbau sydd eisoes ar gael i awdurdodau lleol a'r heddlu yn ddigonol.

Roedd y Gymdeithas Ceir Hurio Preifat Trwyddedig wedi nodi bod cynlluniau tebyg wedi cael eu rhoi ar waith mewn ffordd anghyson a braidd yn wrthrychol, hyd yn oed o fewn yr un awdurdod trwyddedu. Nid oedd y Gymdeithas o blaid cyflwyno cynllun pwyntiau cosb ond awgrymodd, petai un yn cael ei gyflwyno, y dylai'r meini prawf a'r cwmpas gael eu pennu'n ofalus iawn.

Fel y trafodwyd uchod, roedd llawer o awdurdodau lleol yng Nghymru o blaid cyflwyno cynllun pwyntiau cosb cenedlaethol yn hytrach na hysbysiadau cosb benodedig. Nododd Cyfarwyddwyr Diogelu'r Cyhoedd:

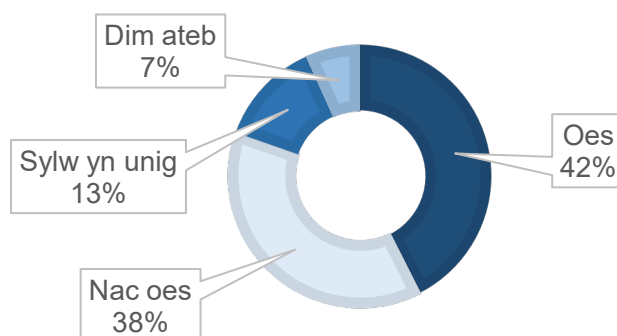
“...any penalty points scheme introduced must be consistently applied across Wales. The infringements and the number of penalty points given should be clearly set out in a national policy and should be for criteria which is not subjective e.g., not having a driver badge or door stickers displayed will incur points, but a dirty vehicle would not.”

Cododd awdurdodau lleol yng Nghymru nad oeddent o blaid cynllun pwyntiau cosb bryderon ynghylch y baich gweinyddol ychwanegol a'r angen i ddefnyddio system gofnodi arall. Yn ôl yr awdurdodau hyn, yn y gorffennol canfuwyd bod cynlluniau pwyntiau cosb yn rhy fiwrocraataidd, a'u bod yn aml yn gofyn am gyfranogiad Cynghorwyr a chyfreithwyr nad oedd yn hawdd ei reoli.

Gofynnodd James Button a'r Sefydliad Trwyddedu sawl cwestiwn am sut y byddai'r defnydd o bwyntiau cosb yn gweithio'n ymarferol.

Cwestiwn 13: Canslo archebion

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



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Oes	63	9	24	18	12
Nac oes	56	12	36	1	7
Sylw yn unig	19	0	5	7	7
Dim ateb	10	0	3	2	5

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Oes	43%	43%	35%	64%	39%
Nac oes	38%	57%	53%	4%	23%
Sylw yn unig	13%	0%	7%	25%	23%
Dim ateb	7%	0%	4%	7%	16%

Rhoddodd llai na hanner yr ymatebwyr ateb cadarnhaol i gwestiwn 13. Cafwyd mwy o gefnogaeth gan swyddogion trwyddedu na gan gategorïau eraill o ymatebwyr:

- rhoddodd mwy na hanner y teithwyr ateb negyddol;
- rhoddodd mwy na hanner yr ymatebwyr a oedd yn gweithio yn y diwydiant ateb negyddol;
- rhoddodd bron i ddau o bob tri ymatebydd â rôl drwyddedu ateb cadarnhaol;
- ymhlith yr ymatebwyr eraill, rhoddodd bron i ddau o bob pump ateb cadarnhaol a rhoddodd mwy nag un o bob pump ateb negyddol.

Cawsom gyfanswm o 85 o sylwadau. O'r rhain:

- cafwyd 43 gan ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol;
- cafwyd 23 gan ymatebwyr a roddod ateb negyddol;
- cafwyd 19 gan ymatebwyr na wnaethant roi ateb cadarnhaol na negyddol.

Nododd sawl ymatebydd nad yw apiau archebu ar gael yn eang y tu allan i ardaloedd trefol ac, felly, nad yw aml-apio yn broblem mewn rhannau helaeth o Gymru. Nododd awdurdodau lleol mai dim ond mewn rhai rhannau o'r wlad roedd canslo archebion yn broblem. Fodd bynnag, roedd llawer o'r ymatebwyr yn pryderu ynghylch canlyniadau canslo archebion gan gynnwys anghyfleustra'r risg i ddiogelwch teithwyr.

Nododd y Gymdeithas Ceir Hurio Preifat Trwyddedig:

"It is our considered view this is now a very serious public safety issue facing passengers who pre-book taxis and PHVs. Mae teithwyr yn cael eu gadael yn ddiymgeledd. Mae hyn peryglus i bobl sy'n agored i niwed a gall fod yn hynod o niweidiol i ddefnyddwyr masnachol a golygu bod pobl yn colli apwyntiadau yn yr ysbyty, gan beri risg i'w bywyd ac, ar y gorau, gryn dipyn o anghyfleustra a gofid iddynt.

"For the sake of clarity, in the main bookings are not being cancelled, which indicates there is a reasonable process in place for managing cancellations, rather journeys are simply not being fulfilled after acceptance by a driver. This is largely because the driver has subsequently accepted a second journey and, without necessarily notifying the operator or passenger, abandons the first journey leaving it unfulfilled.

"For the above reason, we believe this is a non-fulfilment of a journey by a driver, rather than a booking cancellation, which occurs due to reasons usually beyond the control of an operator or passenger."

Nododd Cyngor Caerdydd:

"There is some anecdotal evidence of the direct negative consequences of drivers 'multi-apping' and as such the Council would welcome further research / consultation on this issue.

"It is acknowledged that drivers using multiple apps simultaneously could cause confusion to the public, especially if a vehicle has the livery of another operator when collecting passengers for a booking. However, the issue of drivers cancelling bookings that were previously accepted as the sole consequence of multi-apping is unclear and we would welcome further consultation as to the reasons why bookings may be cancelled. Such consultation would also allow further consideration of any unintended consequences of restricting competition in local markets."

Roedd rhywfaint o gefnogaeth i opsiwn 1⁴ ac opsiwn 2⁵ ond lleisiwyd rhai pryderon hefyd ynghylch cyfreithlondeb pob opsiwn a'r effeithiau ar weithredwyr a gyrwyr. Nododd y Gymdeithas Ceir Hurio Preifat Trwyddedig:

“The LPHCA is not against drivers working for multiple operators, all self-employed drivers have that right and it has been accepted trade practice since well before Apps were available, especially in the chauffeur and executive marketplace.

“Option 1 of your proposed options is, we submit, unsuitable because it is the self-employed driver who is failing to fulfil a contracted obligation, by abandoning the journey, not the operator. Such an unfettered regulatory expectation, as proposed, risks unfairly making operators culpable for the unforeseeable decisions of drivers,

“Option 2 of your proposed options is, we submit, unsuitable because self-employed drivers have always had, and should continue to have, the freedom to engage with multiple operators. To do otherwise is potentially restrictive for the wider trade and, in the interests of passengers, detrimental to market competition.

“Alternatively, the LPHCA wishes to propose a third option, which we have discussed at length with member operators, that would potentially reduce non-fulfilment and the stranding of passengers – ‘Compellability’.

“Compellability is an established part of the regulatory framework for taxis, under section 53 Town Police Clauses Act 1847, and could be easily introduced for PHV drivers.

“In simple terms, once a PHV driver accepts a journey, a duty is placed on the driver to fulfil that journey or risk, in the absence of a reasonable excuse, committing an offence. This would, we believe, represent an appropriately targeted and effective deterrent.”

Nododd yr Awdurdod Cystadleuaeth a Marchnadoedd:

⁴ Opsiwn 1: Dwyn gweithredwyr i gyfrif am archebion sy'n cael eu canslo. Mae awdurdodau lleol yn rhoi trwyddedau i weithredwyr gan ddisgwyl y byddant yn cyflawni'r archebion y maent yn eu derbyn gan deithwyr. Rydym yn awyddus i weithio gydag awdurdodau lleol er mwyn cymryd camau yn erbyn gweithredwyr y mae eu gwasanaeth islaw lefel y cytunwyd arni.

⁵ Opsiwn 2: Cyfyngu ar ryddid gyrwyr i ddefnyddio mwy nag yn ap ar yr un pryd. Er enghraifft, drwy fynnu bod pob cerbyd yn arddangos enw un cwmni y bydd y gyrrwr yn derbyn archebion drwyddo. Mae Cyngor Dinas Leeds wedi gosod amod ar gerbydau sy'n ei gwneud yn ofynnol i enw'r gweithredwr fod wedi'i ysgrifennu ar y cerbyd.

“Multi-apping facilitates new entry and expansion as drivers are able to work for more than one operator. We are concerned that any restrictions on multi-apping may reduce choice for users of a given app or operator, possibly leading to the entrenchment of incumbent operators’ positions.”

“We advise the Welsh Government that any restriction of drivers’ freedom to choose an operator needs to be done with care and should first explore the feasibility of alternative interventions such as restricting a driver’s ability to decline an accepted booking beyond a certain number of minutes after a booking is made. This could include a requirement on operators to share details of cancelled bookings which will provide greater clarity on the extent to which repeated cancellations occurs in practice and across operators/platforms.”

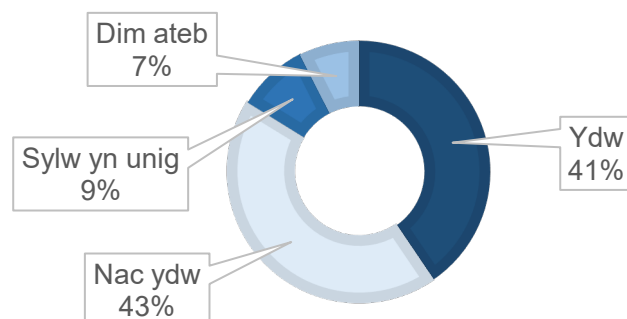
Awgrymodd teithiwr o Bowys y dylid datblygu ap cludiant “Made in Wales” er mwyn integreiddio darpariaeth trafndiaeth gyhoeddus gan gynnwys cerbydau hurio preifat. Roedd yr ymatebwr o'r farn y byddai ap o'r fath yn helpu teithwyr, yn arbennig mewn ardaloedd gwledig, ac ailgyfeirio refeniw o gwmnïau amlwladol y tu allan i Gymru i ddarparwyr lleol.

Nododd sawl ymatebydd fod archebion lluosog ac archebion yn cael eu canslo gan deithwyr yn peri rhwystredigaeth i'r diwydiant ac yn golygu ei fod yn colli refeniw. Nododd Cyngor Caerdydd:

“The Council would support the practices of some operators where customers cancel a booking that is already dispatched and on way to levy a penalty charge to that customer.”

Cwestiwn 14: Hurio ar draws ffiniau – Cymru a Lloegr

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?



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	60	11	33	3	13
Nac ydw	64	10	27	21	6
Sylw yn unig	13	0	5	3	5
Dim ateb	11	0	3	1	7

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	41%	52%	49%	11%	42%
Nac ydw	43%	48%	40%	75%	19%
Sylw yn unig	9%	0%	7%	11%	16%
Dim ateb	7%	0%	4%	4%	23%

Rhoddodd mwy o ymatebwyr ateb cadarnhaol nac ateb cadarnhaol i gwestiwn 14. Ond roedd amrywiad rhwng categorïau o ymatebwyr:

- ymhlith teithwyr roedd yr atebion negyddol a'r atebion cadarnhaol wedi'u rhannu bron yn gyfartal;
- rhoddodd bron i hanner yr ymatebwyr a oedd yn gweithio yn y diwydiant ateb cadarnhaol a rhoddodd dau o bob pump ateb negyddol;
- rhoddodd tri o bob pedwar ymatebydd â rôl drwyddedu ateb negyddol.
- ymhlith yr ymatebwyr eraill, rhoddodd mwy na dau o bob pump ateb cadarnhaol a rhoddodd bron i un o bob pump ateb negyddol.

Cawsom gyfanswm o 75 o sylwadau. O'r rhain:

- cafwyd 23 gan ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol;
- cafwyd 39 gan ymatebwyr a roddod ateb negyddol;
- cafwyd 13 gan ymatebwyr na wnaethant roi ateb cadarnhaol na negyddol.

Nododd sawl ymatebydd nad oedd hurio ar draws ffiniau rhwng Cymru a Lloegr yn digwydd ar lefel y dylid ystyried ei bod yn broblem. Nododd un ymatebydd ei fod yn deall bod pryderon y byddai cyflwyno safonau gofynnol cenedlaethol yn arwain at sefyllfa lle y byddai mwy o yrwyr o Gymru yn ceisio cael eu trwyddedu yn Lloegr. Fodd bynnag, nid oedd yn credu y byddai hynny'n digwydd gan fod awdurdodau trwyddedu eisoes yn Lloegr sydd â llai o ofynion a chostau is y gallai gyrwyr o Gymru gael eu trwyddedu â nhw. Nid oedd yn ymwybodol bod nifer sylweddol o yrwyr o Gymru yn dewis yr opsiwn hwn.

Nododd y Gymdeithas Ceir Hurio Preifat Trwyddedig:

“We do not believe that option A or Option B are viable solutions to a problem that may be minimal if you have high absolute national standards.

“We feel the concerns that PHV drivers look to obtain licences in parts of England (where standards may be lower) is a major misconception. We know from members that it is the dire waiting time and levels of licensing efficiency that are the main reasons why operators get their drivers licensed away from their home local authority. Some members have moved for this primary reason. Another reason is cost, as there are great disparities in licensing fees.

“High absolute national standards should make for consistency of costs across Wales and making cross-border regulations could cause chaos for those closest to the border in our view.”

Pwysleisiodd llawer o'r rhai a roddodd ateb cadarnhaol i gwestiwn 14, h.y. y rhai o blaid opsiwn A⁶, bwysigrwydd rhoi rhywfaint o hyblygrwydd i weithio ar y naill ochr a'r llall i'r ffin. Er enghraifft, er mwyn i weithredwr sydd wedi'i drwyddedu gan awdurdod lleol yn Lloegr allu darparu cludiant i'r ysgol yng Nghymru.

Serch hynny, gofynnodd sawl ymatebydd a oedd o blaid opsiwn A sut y byddai'n cael ei orfodi.

At hynny, nododd rhai ymatebwyr a roddodd ateb negyddol i gwestiwn 14, h.y. y rhai nad oeddent o blaid opsiwn A, na fyddai'n bosibl gorfodi opsiwn A.

Nododd Cyngor Dinas Wolverhampton:

“Trying to determine if bookings are mainly in Wales would be unenforceable and the policy breaches the “right to roam” under s 75 LGMPA 1976.”⁷

Nododd Cyfarwyddwyr Diogelu'r Cyhoedd:

⁶ Opsiwn A: Cyflwyno gofyniad deddfwriaethol bod yn rhaid i weithredwyr CHPau/gyrwyr/cerbydau sy'n derbyn archebion yn gyfan gwbl neu'n bennaf yng Nghymru fod wedi'u trwyddedu yng Nghymru, ac, felly, fodloni safonau gofynnol cenedlaethol Cymru.

⁷ Mae'r adran hon yn nodi na fydd y Ddeddf yn gymwys i gerbyd sy'n cludo teithwyr i mewn i ardal a reolir er mwyn cyflawni contract ar gyfer hurio cerbyd os na fydd y cerbyd ar gael i'w hurio yn yr ardal honno.

“The Panel feel that Option A is unworkable in practice and more importantly unenforceable. Using terms like ‘mainly’ are not clearly defined or understood for example, if the Chester PHV works every weekend in Wales but works in Chester throughout the week, they will mostly be working in England.

“Option A would not adequately prevent vehicles licensed in an English Authority working ‘mainly’ in Wales and what sanctions would be available to Welsh Authority enforcement staff to adequately prevent this from continuing. To obtain enough evidence to achieve a positive prosecution would be extremely unlikely. The Panel feel that implementing Option A would potentially result in a significant increase in the number of English licensed vehicles operating in Wales.”

Nododd un cwmni y gallai opsiwn B⁸ fod yn gyfyngol iawn, er enghraifft, drwy atal cwsmer y byddai angen math penodol o gerbyd arno rhag cael yr hyn y byddai ei eisiau arno.

Gofynnodd ymatebydd arall a ellid bwrw ymlaen ag opsiwn B mewn perthynas â Deddf Dadreoleiddio 2015 ac, o safbwynt ymarferol, gan y byddai awdurdodau yng Nghymru yn dibynnu ar awdurdodau yn Lloegr i gymryd camau gorfodi yn erbyn gyrwyr wedi'u trwyddedu yn Lloegr sy'n gweithio yng Nghymru. Byddai hyn yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau yn Lloegr newid eu polisïau trwyddedu a'u harferion gorfodi o'u gwirfodd.

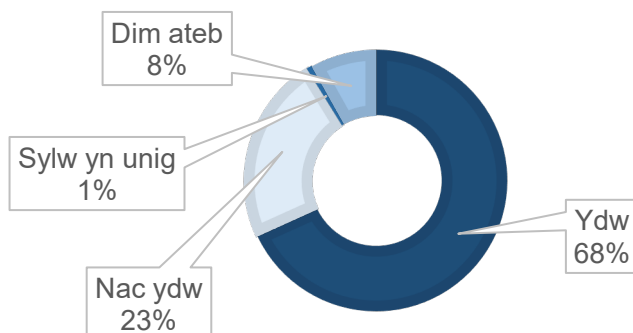
Awgrymodd Cyfarwyddwyr Diogelu'r Cyhoedd fod opsiwn B, er ei fod yn well nag opsiwn A, yn rhy gyfyngol i'r gweithredwyr hynny sydd wedi'u lleoli ar y ffin rhwng Cymru a Lloegr. Felly, awgrymodd Cyfarwyddwyr Diogelu'r Cyhoedd fersiwn wedi'i haddasu o opsiwn B gydag eithriadau i ganiatáu hurio ar draws ffiniau mewn achosion penodol. Cyfeiriodd Cyfarwyddwyr Diogelu'r Cyhoedd at yr opsiwn hwn fel opsiwn C.

Roedd rhai rhanddeiliaid a oedd yn ymwybodol o opsiwn C hefyd yn ei gefnogi. Roedd y rhain yn cynnwys rhai awdurdodau lleol yng Nghymru ond nid pob un. Awgrymodd y Sefydliad Trwyddedu a Chymdeithas Llywodraeth Leol ei bod yn werth ystyried opsiwn C.

⁸ Opsiwn B: Cyflwyno gofyniad deddfwriaethol bod yn rhaid i unrhyw daith mewn CHP sy'n dechrau ac yn gorffen yng Nghymru gael ei gyflawni gan yrrwr, cerbyd a gweithredwr sydd wedi'u trwyddedu yng Nghymru y mae'n rhaid iddynt, felly, fodloni safonau gofynnol cenedlaethol Cymru.

Cwestiwn 15: Rhannu gwybodaeth

Ydych chi'n cytuno y dylai defnyddio cofrestr NR3 yn y broses trwyddedu gyrrwyr fod yn orfodol yng Nghymru?



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	101	15	42	26	18
Nac ydw	34	6	22	1	5
Sylw yn unig	1	0	0	0	1
Dim ateb	12	0	4	1	7

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	68%	71%	62%	93%	58%
Nac ydw	23%	29%	32%	4%	16%
Sylw yn unig	1%	0%	0%	0%	3%
Dim ateb	8%	0%	6%	4%	23%

Rhoddodd mwy na dau o bob tri ymatebydd cadarnhaol i gwestiwn 15. Roedd pob categori o ymatebwyr o blaid y cynnig ond cofnodwyd y lefel uchaf o gefnogaeth ymhlith ymatebydd â rôl drwyddedu.

Cawsom gyfanswm o 53 o sylwadau. O'r rhain:

- cafwyd 49 gan ymatebwyr a roddodd ateb cadarnhaol;
- cafwyd 3 gan ymatebwyr a roddodd ateb negyddol;
- cafwyd un gan ymatebydd na roddodd ateb cadarnhaol na negyddol.

Cafwyd cefnogaeth gref gan awdurdodau lleol yng Nghymru, teithwyr unigol a sefydliadau sy'n cynrychioli teithwyr. Ymhlith y sylwadau a gafwyd gan ymatebwyr a roddodd ateb cadarnhaol i gwestiwn 14 roedd y canlynol:

Nododd Rhwydwaith Cymunedau Mwy Diogel Cymru:

“This would appear a sensible approach but the cost of being part of the NR3 register should be monitored to ensure that it is giving value for money and also delivering what is needed to safeguard passengers and potential passengers in Wales.”

Awgrymodd Chwarae Teg y dylai Llywodraeth Cymru ystyried y posibilrwydd o greu cofrestr o gwynion er mwyn sicrhau bod awdurdodau gorfodi yn llwyr ymwybodol o gofnod gyrwyr a chynnal ffydd yn y system drwyddedu.

Nododd Grŵp Veezu:

“It is also important to set a performance standard for Local Authorities in the same way that they are on PH Operators for reporting matters. 72 hours does not seem unreasonable.”

Nododd cwmni arall:

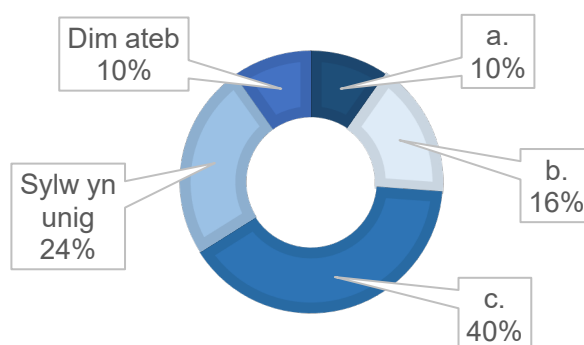
“If there was a national licence in place, this would simplify the process and reduce the need (and significant time and cost) of processing this data between LAs. It is crazy there is no proposal for a national licence to drive PHVs.”

O blith y 34 o ymatebwyr a roddod ateb negyddol i gwestiwn 15, dim ond tri a gyflwynodd sylwadau ac nid oedd yr un o'r rhain yn cynnwys dadl gref yn erbyn gwneud defnyddio NR3 yn orfodol.

Cwestiwn 16: Cerbydau di-allyriadau

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?

- pennu dyddiad i bob tacsï ac CHP fod yn ddi-allyriadau o'r egsôst
- pennu terfyn oed ar gyfer cerbydau nad ydynt yn ddi-allyriadau
- gwneud rhywbeth arall



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
a. Pennu dyddiad penodol	15	4	7	0	4
b. Pennu terfyn oed	25	5	16	2	2
c. Rhywbeth arall	61	12	37	4	8
Sylw yn unig	37	1	6	20	10
Dim ateb	15	1	4	2	8

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
a. Pennu dyddiad penodol	10%	17%	10%	0%	13%
b. Pennu terfyn oed	16%	22%	23%	7%	6%
c. Rhywbeth arall	40%	52%	53%	14%	25%
Sylw yn unig	24%	4%	9%	71%	31%
Dim ateb	10%	4%	6%	7%	25%

Roedd chwarter yr ymatebwyr o blaid pennu naill ai dyddiad penodol neu derfyn oed er mwyn cyflymu'r broses o dacsis/CHPau di-allyriadau? Roedd dau o bob pum ymatebydd o blaid camau gweithredu eraill a dim ond sylwadau a gafwyd gan bron i chwarter yr ymatebwyr.

Cawsom gyfanswm o 97 o sylwadau. O'r rhain:

- cafwyd chwech gan ymatebwyr a roddodd yr ateb a;
- cafwyd naw gan ymatebwyr a roddodd yr ateb b;

- cafwyd 45 gan ymatebwyr a roddodd yr ateb c;
- cafwyd 37 gan ymatebwyr na wnaethant roi ateb cadarnhaol na negyddol.

Roedd y sylwadau a gafwyd gan ymatebwyr a oedd o blaid opsiwn a (sef dyddiad i bob tacsï ac CHP fod yn ddi-allyriadau o'r egsôst) o blaid cymryd camau i gyflymu'r broses o newid i dacsï/CHPau di-allyriadau.

Nododd Plaid Werdd Ceredigion:

“You can combine options a) & b). For example you set 2030 as the deadline in section a) and 6 years as the limit in section b). But you allow all petrol and diesel vehicles purchased between 2025 and 2030 to carry on being used until they have completed 6 years of service.”

Nododd rhywun sy'n gweithio yn y diwydiant yng Nghaerdydd:

“I have been in zero emissions since 2019. Every taxi should be, they contribute the most to CO2 emissions in town.”

Nododd Cymdeithas Cerbydau Trydan Cymru:

“EVA Cymru fully supports the recognition made in the consultation document that decarbonising taxis and Private Hire Vehicles is essential to achieving Wales' net zero targets. The opportunity to remove a high level of polluting miles from some of our most congested areas is one that cannot be underestimated.

“Electric Vehicles provide a viable and cost effective option today and many operators recognise the benefits of moving away from petrol and diesel. As a result, removing barriers and supporting faster transition will help all operators to achieve the objective of a fully zero emission taxi and PHV fleet in Wales.”

Nododd sawl ymatebydd a oedd o blaid opsiwn b (sef terfyn oed i gerbydau nad ydynt yn rhai di-allyriadau) y byddai'n darparu ar gyfer proses drosglwyddo fwy graddol.

Nododd Cymdeithas Genedlaethol Hurio Preifat a Thacsis:

“By introducing an age limit, there will be time allowed to not only migrate across to lower emission vehicles, but also for a second hand market to develop, for battery capacities to improve allowing for longer mileage ranges which means less frequent stops to recharge, and allows for the recharging infrastructure to develop.

“The automotive industry and the taxi and private hire industry is making huge steps in the right direction to accommodate such a change towards EV's, but we simply must have more time for those

measures to be tried and tested, rolled out and create a far more sustainable migration to ZEV.”

Nododd gweithredwr fod angen cyfnod pontio graddol gan nad yw llawer o gerbydau trwyddedig yn bodloni'r gofyniad hwn ar hyn o bryd. Nododd y gweithredwr hefyd fod ei yrwyr yn gryf o blaid opsiwn b, gan nodi y gallai llawer o yrwyr fod wedi buddsoddi mewn cerbydau petrol neu ddiesel drwy eu prynu neu eu lesio dros gyfnod hir.

Mynegodd llawer o ymatebwyr a oedd o blaid opsiwn c (gwneud rhywbeth arall), neu a gyflwynodd sylwadau yn unig, bryderon ynghylch y canlynol:

- pris prynu uchel cerbydau di-allyriadau o gymharu â cherbydau petrol a diesel;
- y ffaith nad oes marchnad sylweddol ar gyfer cerbydau di-allyriadau ail-law;
- a oedd y dewis o gerbydau di-allyriadau yn ddigonol ar gyfer tacsï ac CHPau sy'n teithio cryn nifer o filltiroedd bob dydd fel arfer;
- argaeledd seilwaith gwefru, yn enwedig gwefrwyr cyflym ar gyfer y gyfran fawr o yrwyr na fyddent yn gallu gwefru cerbyd di-allyriadau gartref;
- yr amser segur y byddai gwefru cerbyd di-allyriadau yn ei achosi;
- oes batri annibynadwy.

Roedd cost newid i gerbydau di-allyriadau yn destun pryder i lawer o ymatebwyr gyda sylwadau megis y canlynol:

“I think zero emissions vehicles shouldn't be compulsory. That could put huge financial strain on small business and individual taxi drivers. And it will provide big business opportunities to wipe out small business.”

“Forcing drivers to change their vehicles to ZEV to soon will result in a lot of drivers giving up the profession”

Nododd Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru:

“Welsh Ministers should take action, but this should also be supportive of transition for SMEs, not merely punitive. As such, any deadline must also consider the costs and timeline of leasing for any fleets. It is also important that any such action does not reduce service levels to the extent where more people are incentivised to use their cars rather than taxis/PHV, as this is in the end a bigger problem in terms of congestion and emissions.”

Dyweddodd Uno'r Undeb nad oedd o blaid cyflwyno deddfwriaeth mewn perthynas â mater hwn ar hyn o bryd am nad oedd yn gyson â phroses bontio deg a chyfiawn. Awgrymodd Uno'r Undeb y dylid ei ystyried fel mater ar wahân pan fydd y dechnoleg wedi cyrraedd pwynt lle y gellir cynnal trafodaeth ddilys ynghylch y pwnc. Cyflwynodd yr undeb gostau rhedeg ar gyfer cerbydau di-allyriadau y dywedodd eu

bod yn dangos nad yw'r opsiwn gwyrddach yn opsiwn ymarferol i yrwyr ar incwm isel ar hyn o bryd.

Dyweddodd y Gymdeithas Ceir Hurio Preifat Trwyddedig fod tystiolaeth i ddangos bod pennu dyheadau ac amserlenni mympwyol yn ddiffygiol yng ngoleuni'r pandemig a'r rhyfel yn Wcráin. Dywedwyd bod y rhyfel wedi arwain at gynnydd enfawr yng nghost trydan, diffyg sglodion a chydrannau eraill, cau ffatrioedd cynhyrchu batris a chostau enfawr, nas rhagwelwyd ychydig flynyddoedd yn ôl:

“LPHCA fleets are in some cases keeping older vehicles longer, because there simply isn't any way of knowing battery life or the cost of replacing batteries. When these unknowns are quantified and the market has far more affordable vehicles, transition to Net Zero will be more realistic.

“Electricity costs have soared well above other vehicle fuel costs and prior to the pandemic our members were reporting that it was dearer. With as many as nine out of ten Taxi and PHV drivers unable to charge at home on far lower tariffs, whilst taxis can charge on ranks, PHV drivers would need to charge on street, and not earn whilst doing so, this will cause further supply problems and increased fares. You rightly point out that Taxis/PHVs are important to communities with low levels of car ownership, we would add they also reduce it. It should also be remembered that the most vulnerable are amongst those unable to own or utilise a car.”

Nododd rhai pobl sy'n gweithio yn y diwydiant eu bod yn adnabod cydweithwyr a oedd wedi rhoi cynnig ar gerbydau di-allyriadau ac wedi newid yn ôl i gerbydau petrol neu ddiesel.

“I spoke to a driver friend who had electric, he said it's been the worst 9 months of his life and now changed to hybrid.”

Nododd sawl ymatebydd y byddai newid i gerbydau di-allyriadau yn fwy heriol mewn ardaloedd gwledig:

“Consideration needs to be given to different situations in different areas. Transition to ZEV Taxis in urban areas, for vehicles operating mainly in those areas, - yes. But rural Wales needs more flexibility in this transition. The rules must consider that Hybrid or even Hydrogen powered vehicles will be a more realistic option for some operators in the future, and allow them to continue using older vehicles until such options are realistic.”

Nododd Ffederasiwn Busnesau Bach Cymru:

“...the pollutions and social costs can be higher in some areas than others, and so the benefits of more PHVs in (say) rural areas better outweigh the benefits. It is also the case that how this operates may

be dealt with in other ways (e.g., Cardiff Congestion Charging after 2027) and may not be dependent on the deadline. Realistically, some areas will be better served by charging points than others, and so it is possible that a deadline appropriate for one area may not be so for another.”

Nododd rhai ymatebwyr heriau mewn perthynas â cherbydau di-allyriadau hygyrch i gadeiriau olwyn. Roedd Leonard Cheshire o'r farn y dylai unrhyw bolisi ar gerbydau di-allyriadau ystyried argaeledd cerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn nawr ac yn y dyfodol. Byddai penderfyniad amserol yn rhoi eglurder i yrwyr a gweithredwyr ac yn osgoi'r canlyniad anfwriadol y bydd gyrwyr yn oedi cyn prynu cerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn.

Awgrymodd y Comisiynydd Pobl Hŷn na ddylai unrhyw gamau a gymerir leihau nifer y cerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn oherwydd cost.

Nododd Cymdeithas Genedlaethol Hurio Preifat a Thacsis:

“With regards to wheelchair accessible vehicles, there is currently only one available, which is in excess of £70k in most cases, the weight of EV batteries already reaching the maximum axle weight of vehicles, and creating no drill zones in the vehicle floor, are all factors which limit the availability of WAV conversions.”

Cyfeiriodd Cŵn Tywys Cymru at bwysigrwydd sicrhau bod cyfarpar cynhyrchu sain acwstig ym mhob tacsi a cherbyd hurio.

“Electric vehicles are almost silent and it is very difficult for a vision impaired passenger to hear them as they pull up at the kerb. “

Many respondents, regardless of which option they favoured, commented that support for a transition to ZEV would be needed.

“If the Welsh government intends to be zero emissions at tailpipe then substantial funding must be made available for drivers to upgrade to zero emission vehicles”

“In addition to increasing this burden for taxi companies though, thought should also be given to how to make this transition easier for them. Charging infrastructure needs careful consideration, and the Welsh Government should give consideration to how this transition will be implemented with charging infrastructure e.g. at taxi ranks and modal hubs. Special consideration should also be given to how Zero Emission mobility will be implemented in rural areas - there are intrinsic challenges given the greater range required and greater distance. Whilst service level standards and ZEVs are desirable, the economics of operating services in sparsely populated areas is already marginal and this cost will be passed on to the consumer. Thought needs to be given as to how to equitably provide mobility in these communities whilst also encouraging the transition to net zero.”

“Make hiring these taxis affordable. Have a fleet available to hire by the hour.”

Nododd Cymdeithas Cerbydau Trydan Cymru:

“We believe that a suite of interventions is required to support the transition, including legislating to prohibit petrol and diesel vehicles, consisting of:

“- A support scheme to overcome the initial capital outlay for replacing existing vehicles (either grant or loan) where the existing petrol or diesel vehicle is removed from the market (i.e. a ‘scrappage scheme’)

“- A focus on ensuring any clean air zones or similar schemes mandate compliance from taxis/PHVs

“- Investment in infrastructure, particularly charging infrastructure dedicated for taxis/PHVs

“- Mandating public sector contracts for taxi/PHVs require zero emission journeys

“- The potential of a ‘pollution uplift’ on journeys taken in Wales using petrol and diesel vehicles (including hybrids)

“- Clarity of messaging on the requirement to transition and on the benefits to the public, helping to inform customer choice (for example green coloured taxi roof lights to show journeys will be zero emission)

“- An overall deadline, set well in advance of the UK Petrol and Diesel ban

“- Earlier deadlines for prohibiting polluting taxis/PHVs from key areas (poor air quality areas, schools, hospitals)”

“In this context we strongly prefer Option A as it recognises the requirement to remove all emissions and will encourage operators to switch at the earliest possibility. However the deadline must, in consultation with the industry, be set at the earliest possible point.”

Awgrymodd rhai ymatebwyr opsiynau eraill a oedd yn gamau canolraddol y gellid eu cyflawni, yn eu barn nhw. Roedd y rhain yn cynnwys y canlynol:

- gwahardd tacsis/CHPau diesel;
- gwneud safonau allyriadau Euro 6 yn orfodol ar gyfer tacsis/CHPau, o leiaf
- caniatáu tacsis/CHPau sy'n agos at fod yn ddi-allyriadau megis cerbydau hybrid;
- caniatáu i Olew wedi'i drin â Hydrogen (HVO)/Biodanwydd gael ei ddefnyddio.

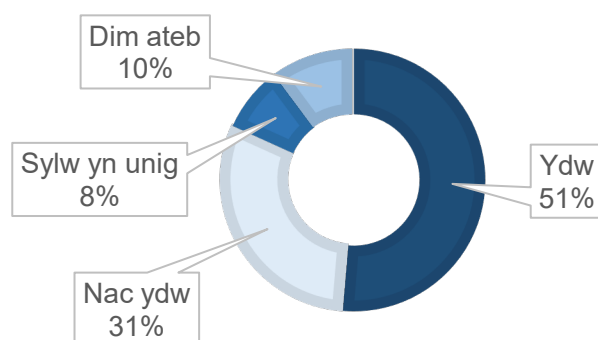
Awgrymodd y Gymdeithas Ceir Hurio Preifat Trwyddedig y byddai gweithio tuag at yr angen i fod yn gweithio yn y modd Di-allyriadau yn llawer gwell opsiwn na'i gwneud yn ofodol i bob cerbyd fod yn un di-allyriadau.

“Hybrid, particularly self-charging hybrid vehicles, that are Zero Emission Capable (ZEC), with realistic ZEC requirements will enable a smoother transition to Net Zero. You also rightly point out that Taxis and PHVs often operate in urban environments with poor air quality, so switching these vehicles to ZEC would be beneficial.”

Awgrymodd gweithredwr y gellid lleihau allyriadau carbon yn sylweddol a sicrhau arbedion mawr o ran gwariant cyhoeddus drwy sicrhau bod trefniadau awdurdodau lleol ar gyfer cludiant i'r ysgol a chludiant gofal cymdeithasol yn fwy effeithlon. Dadleuodd y dylid gwneud hyn cyn gwneud cerbydau di-allyriadau yn orfodol yn y diwydiant.

Cwestiwn 17: Trwyddedau Dosbarth B ar gyfer mathau eraill o gerbydau

Ydych chi'n cytuno â'r cynigion ar gyfer cerbydau Dosbarth B?



Ymatebion, niferoedd

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	76	13	31	24	8
Nac ydw	45	8	26	0	11
Sylw yn unig	12	0	6	2	4
Dim ateb	15	0	5	2	8

Ymatebion, canrannau

	Cyfanswm	Teithwyr	Y diwydiant	Trwyddedu	Arall
Ydw	51%	62%	46%	86%	26%
Nac ydw	30%	38%	38%	0%	35%
Sylw yn unig	8%	0%	9%	7%	13%
Dim ateb	10%	0%	7%	7%	26%

Rhoddodd mwy na hanner yr ymatebwyr ateb cadarnhaol i gwestiwn 17. Ond roedd amrywiad rhwng categorïau o ymatebwyr:

- rhoddodd mwy na thri o bob pum teithiwr ateb cadarnhaol;
- rhoddodd llai na hanner yr ymatebwyr a oedd yn gweithio yn y diwydiant ateb cadarnhaol;
- rhoddodd mwy na phedwar o bob pum ymatebydd â rôl drwyddedu ateb cadarnhaol;
- ymhlith yr ymatebwyr eraill, rhoddodd mwy nag un o bob tri ateb negyddol a rhoddodd chwarter ateb cadarnhaol.

Cawsom gyfanswm o 54 o sylwadau. O'r rhain:

- cafwyd 30 gan ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol;
- cafwyd 12 gan ymatebwyr a roddod ateb negyddol;
- cafwyd 12 gan ymatebwyr na wnaethant roi ateb cadarnhaol na negyddol.

Cafwyd llawer o'r sylwadau gan ymatebwyr a roddod ateb cadarnhaol o awdurdodau lleol a awgrymodd y term "cerbydau arbenigol" yn hytrach na dosbarth B. Awgrymodd awdurdodau lleol hefyd y dylid ychwanegu omnibysiau at y rhestr o gerbydau.

Roedd Rhwydwaith Cymunedau Mwy Diogel Cymru yn cytuno mewn egwyddor, ond hoffent weld mwy o fanylion am rai o'r ffyrdd y byddai'r cerbydau yn cael eu defnyddio, megis cludiant i'r ysgol.

"...we would want to ensure that both the vehicles and the drivers were suitable for the safeguarding of either a child or children on a regular basis. If there are regular drivers then the risk for exploitation or abuse increases as the driver has the opportunity to build up a rapport with the passenger(s)."

Dywedodd rhywun a oedd wedi gweithio yn y diwydiant wrthym ei fod o blaid y cynnig am y rheswm canlynol:

"One of the things I've looked at is buying a 16-seater minibus and removing the rear seats to bring it down to 8 seats. The additional space would then have cycle straps in to hold 6 cycles. I could then operate 'taxibus' trips to local cyclists etc. But because the vehicle is not a 'standard' 8 seater the local authority said they would not be able to plate it and I would have to get it plated with the Department of Transport.

"Allowing 'non-standard' vehicles to be plated could offer up lots more opportunities for drivers to diversify and provide specialist services to the public."

Nododd gweithredwr twristiaeth:

“The "B" class licence system is a good idea for specialist businesses who carry passengers - for example Driver - Guide services, Limousine / chauffeur services, wedding cars, VIP etc, use of classic cars for such services etc.

“It must be considered that such a vehicle must be able to carry out some Private Hire "type" work such as airport collection or transferring tourists from one area to another, out of area.

“But Community / school transport needs local regulation. Non motorised vehicles and horse drawn vehicles need a completely different system.”

Roedd rhai ymatebwyr eraill a roddodd ateb cadarnhaol am gael sicrwydd y byddai safonau priodol yn gymwys i gerbydau dosbarth B a'u gyrwyr a'u gweithredwyr.

Roedd Cymdeithas Genedlaethol Hurio Preifat a Thacsis ymhlith yr ymatebwyr a roddodd ateb negyddol. Roedd y Gymdeithas yn pryderu y byddai'r cynnig yn creu mwy o waith i awdurdodau trwyddedu a pheri dryswch i'r diwydiant a theithwyr:

“If a vehicle is to be used for hire and reward, whether that be hackney carriage or private hire (prebooked only) then it should satisfy conditions set out for those vehicles.

“Whilst we agree that there should be an allowance made for such vehicles to become licensed, the fact remains that they must be licensed accordingly and follow the same licensing conditions, for example, horse and carriage, tourism, and tuk tuks, rickshaws etc, are hackney carriage (taxi) by the very definition in the way they are obtained (hailed on demand) whereas limosines, vehicles used for VIP/exec hire, classic and speciality cars, and those used for community and school transport are private hire in so much as they must be prebooked.

“There is already provision in place for such vehicles to be exempt from certain licensing conditions such as minimum seating and head room restrictions, or for the exemption from displaying livery for limosines etc, without giving them a completely separate license type, this suggestion just seems to be creating more work for licensing authorities, and more opportunity for confusion within not only the industry, but the travelling public too.”

Roedd ymatebwyr eraill a roddodd ateb negyddol yn pryderu y byddai cerbydau dosbarth B a'u gyrwyr a'u gweithredwyr yn esempt rhag y safonau.

Nododd Cymdeithas Cerbydau Trydan Cymru:

“Whilst we understand the objective within the proposals, we would suggest that a blanket exemption from the standards would undermine the overall aims of the bill.”

Nododd Chwarae Teg:

“While we understand the rationale behind establishing a different class of vehicles, we want to ensure that the safety of passengers is not compromised or undermined by having a different class of vehicles.

“Drivers and operators of Class B vehicles should still be required to comply with key aspects of the national minimum standards as it relates to safeguarding, accessibility, VAWDASV and the safety of passengers more generally.”

Roedd Uno'r Undeb yn pryderu y byddai gan gerbydau dosbarth B wedi'u trwyddedu i safonau is, megis TukTuks, fantais annheg mewn cystadleuaeth â thacsis ac CHPau.

Awgrymodd ymatebwyr eraill y byddai cost trwyddedu TukTuk neu bedicab yn rhy uchel.

Gofynnodd James Button a'r Sefydliad Trwyddedu sawl cwestiwn am y cynnig gan nodi:

“There are certainly good arguments for certain types of vehicle to be licensed in either a different way, or for certain requirements placed on mainstream taxi and PHV vehicle and driver licences to be relaxed. However, classifying this eclectic range of vehicles and activities together in one “class B” does not necessarily seem to be the best approach.”

Mynegodd Grŵp Veezu bryderon y byddai safonau dylunio cerbydau a hyfforddiant rheoleiddiol gyrywyr/beicwyr Dosbarth B yn cael eu gwanhau. Tynnodd sylw at argymhellion Comisiwn y Gyfraith mewn perthynas â cherbydau difyrrwch a limwsinau.

Awgrymodd sawl ymatebydd na fyddai'n briodol i rai o'r cerbydau a restrir fod ar gael i'w hurio yn y fan a'r lle.

Cwestiynau 18 a 19: Aseiad Effaith Rheoleiddiol

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

Roedd Cyfarwyddwyr Diogelu'r Cyhoedd yn anghytuno â gosodiad yn yr Aseiad Effaith Rheoleiddiol nad oedd awdurdodau lleol wedi penderfynu rhoi polisi gwirfoddol ar waith yr oedd Llywodraeth Cymru wedi'i argymhell yn 2021 a'u bod wedi cadw polisiâu lleol yn lle hynny. Roedd y Cyfarwyddwyr o'r farn bod y gosodiad hwn yn gwbl anghywir am y rheswm canlynol:

“changing policies within Local Authorities can be a long and complex process with the need for consultation and political input. It was therefore agreed that the Panel would need to wait for the White Paper to be published before any further work on voluntarily pursuing consistent policies would be undertaken.”

At hynny, darparodd Cyfarwyddwyr Diogelu'r Cyhoedd fynegai a roddodd sylwadau manylach am y costau posibl.

Beirniadodd Chwarae Teg yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol am nad oedd yn cynnwys:

“... substantive engagement with the needs of women or others with protected characteristics”

Roedd Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru o'r farn y dylid ymestyn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol i gynnwys asesiad o'r cynnydd posibl yn y defnydd o dacsis i gyrraedd apwyntiadau gofal iechyd ar ôl i'r Cynllun Brys ar gyfer y Sector Bysiau ddod i ben ym mis Gorffennaf 2023.

Nododd Leonard Cheshire a Barry Greig eu bod o blaid opsiwn 3 yn yr Asesiad Effaith Rheoleiddiol, sef 'Gwneud Rhywbeth', gan ddadlau bod angen gwneud gwelliannau yn y sector.

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

Darparodd y Comisiynydd Pobl Hŷn ystadegau ar agweddau pobl hŷn at drafndiaeth gyhoeddus, a'r ffordd y gallent effeithio ar y sector tacsis ac CHPau. Nododd Leonard Cheshire ei fod wedi comisiynu arolwg barn ar y profiad o ddefnyddio tacsis/CHPau ymhlith teithwyr anabl ac y byddai'n fodlon rhannu'r dadansoddiad o'r ymatebion yng Nghymru.

Nododd sawl cynrychiolydd masnach y byddent yn fodlon rhannu data, gan gynnwys y Gymdeithas Ceir Hurio Preifat Trwyddedig, Wrexham Chauffers Ltd., Grŵp Veezu a'r Cwmni Hyfforddi a Phrofi Annibynnol.

Cwestiynau 20 a 21: Effeithiau ar 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

Pwysleisiodd awdurdodau lleol pa mor bwysig ydyw bod ymgeiswyr yn gallu gwneud cais am drwydded yn Gymraeg neu Saesneg. Awgrymodd Torfaen y dylid ystyried hyfforddiant Cymraeg sylfaenol i yrwyr a allai fod yn rhan o unrhyw hyfforddiant arfaethedig sy'n ymwneud â safonau gofynnol cenedlaethol. Argymhellodd Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru fod:

“any change in the regulations of taxis and PHVs increases the opportunity for people to receive services through the language of their choice as far as possible.”

Roedd rhai cynrychiolwyr teithwyr a chynrychiolwyr masnach o'r farn na fyddai'r ddeddfwriaeth yn cael unrhyw effaith ar y Gymraeg tra roedd eraill yn teimlo na allent ateb y cwestiwn gan nad oeddent yn siarad Cymraeg. Ni ddarparodd llawer yn y categori 'arall' sylwadau pellach gan nad hawliau iaith oedd eu maes arbenigedd. Mynegodd sawl cynrychiolydd masnach ddiddordeb mewn hyfforddiant iaith sylfaenol ond roeddent o'r farn y dylid ei annog yn hytrach na'i wneud yn orfodol ac y dylai ganolbwyntio ar ardaloedd â mwy o siaradwyr Cymraeg. Nododd Grŵp Veezu Group y gallai fod yn bosibl i'w wasanaethau ap gael eu cynnig yn ddwyieithog ond y byddai gweithredwyr bach yn ei chael hi'n anodd cynnig gwasanaethau dwyieithog.

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.

Roedd awdurdodau lleol o'r farn y byddai darparu arwyddion dwyieithog ar bob tacsï ac ym mhob safle tacsï yn gam cadarnhaol, yn ogystal â chynnig cyfle i yrwyr tacsï sy'n siarad Cymraeg arddangos sticer 'Siaradwr Cymraeg' ar eu cerbyd a'u bathodyn. Awgrymodd un cynrychiolydd masnach y gellid rhoi rhestr o ymadroddion Cymraeg cyffredin mewn tacsï er mwyn annog pobl i ddefnyddio'r iaith a galwodd un arall am i hyfforddiant mewn Cymraeg sylfaenol fod ar gael i bob gyrrwr a gweithredwr.

Cwestiwn 22: Materion eraill

A oes materion eraill y carech eu codi am drwyddedu tacsï ac CHPau?

Cododd ymatebwyr amrywiaeth eang o faterion. Disgrifir rhai o'r materion pwysicaf isod:

- Lleisiodd Jim Button bryder y byddai diwygio'r ddeddfwriaeth bresennol yn peri dryswch. Argymhellodd Mr Button y dylid ailddeddfu'r ddeddfwriaeth, wedi'i chyfuno o bosibl, fel cyfraith Cymru, a fyddai'n cynnwys yr holl addasiadau. Awgrymodd Mr Button sawl mân ddiwygiad i'r gyfraith hefyd y gellid eu cynnwys mewn Bil.

- Lleisiodd sawl ymatebydd bryderon ynghylch y prinder Cerbydau Hygyrch i Gadeiriau Olwyn.
- Cyfeiriodd Leonard Cheshire at ei adroddiad, 'Driving Change', lle roedd sawl cyfranogwr wedi rhannu hanesion yn tynnu sylw at effaith negyddol stigma, gwahaniaethu a phrofiadau gwael o dacsis ac CHPau ar eu hiechyd meddwl.
- Nododd RNIB Cymru, er ei bod yn anghyfreithlon, mai gwrthod Cŵn Tywys oedd prif achos gofid, rhwystredigaeth a dicter i deithwyr â nam ar eu golwg sy'n berchen ar Gŵn Tywys.
- Nododd Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru y bydd y defnydd cynyddol o apiau ffonau clyfar i archebu tacsis yn amharu ar allu rhai pobl hŷn i ddefnyddio tacsis os na chymerir camau i gynnal gwasanaethau all-lein a sicrhau bod y rhain o'r un safon â gwasanaethau ar-lein.
- Cyfeiriodd Plaid Werdd Ceredigion at y diffyg cynigion ar gyfer integreiddio tacsis/CHPau yn narpariaeth trafniadaeth gyhoeddus yn gyffredinol a gwnaeth awgrymiadau ynghylch sut y gellid gwneud hyn.
- Roedd cefnogaeth ymhlith teithwyr i broses gwyno genedlaethol a nodwyd y gallai proses o'r fath fod yn sbardun pwysig i wella safonau.
- Nododd gweithredwr ei fod yn deall yr angen am safonau cenedlaethol a'r nod o sicrhau aer glanach ond bod yn rhaid iddynt gynnig manteision yn hytrach na dim ond rhoi cosbau. Nid oedd angen mwy o fiwrocratiaeth ar weithredwyr. Roedd y gydberthynas ag awdurdodau trwyddedu yn aml yn un wrthwynebol ac roedd y gweithredwr o'r farn y byddai llawer o agweddau ar y cynigion yn cynyddu hyn.
- Disgrifiodd rhai pobl sy'n gweithio yn y diwydiant y lefel isel o ymddiriedaeth sydd ganddynt yn eu hawdurdod trwyddedu lleol. Roedd rhai gweithredwyr yn gwrthwynebu unrhyw gynnydd ym mhwerau awdurdodau lleol, am eu bod o'r farn nad oedd awdurdodau lleol yn defnyddio'r pwerau gorfodi a oedd ganddynt eisoes. Hefyd, awgrymodd rhai yn y diwydiant y dylai swyddogion trwyddedu weithio yn unol â safon genedlaethol, dan oruchwyliaeth corff cenedlaethol megis Comisiynydd Traffig Cymru.
- Roedd pobl sy'n gweithio yn y diwydiant hefyd yn cwyno am wasanaeth anfodddhaol gan awdurdodau trwyddedu gan gynnwys gorfod aros yn hir i geisiadau am drwyddedau gael eu prosesu ac anawsterau i gysylltu â thimau trwyddedu mewn rhai rhannau o'r wlad.
- Clywsom gan y diwydiant fod prinder gyrrwyr tacsis ac CHPau. Nododd rhywun sy'n gweithio yn y diwydiant y gall fod yn ddrud iawn cael bathodyn tacsî/hurio preifat am y tro cyntaf oherwydd y costau sy'n gysylltiedig â gwneud cais, yn ogystal ag archwiliadau meddygol a gwiriadau eraill. Dywedodd yr ymatebwr bod llawer o ddarpar yrwyr tacsis/CHPau yn ddi-waith ac mae'r costau yn eu hatal rhag dod yn yrwyr.
- Nododd ymatebwyr eraill fod y rhai sy'n gweithio yn y diwydiant tacsis yn cael cyflogau cymharol isel ac, felly, fod costau ychwanegol megis cerbydau oedran gofynnol, arholiadau'r diwydiant, cerbydau di-allyriadau yn debygol o orfodi gyrrwyr i adael y diwydiant, sy'n dal i adfer ar ôl y pandemig.
- Awgrymodd ymatebydd arall y dylid adolygu ffioedd tacsis bob blwyddyn a'u haddasu yn ôl chwyddiant.
- Dywedodd Undebau Llafur wrthym fod nifer bach o weithredwyr mawr i bob pwrpas wedi monopolieiddio'r farchnad hurio preifat yn Ne-ddwyrain Cymru.

Dadleuodd yr undebau, er bod gyrwyr sy'n gweithio i'r gweithredwyr hyn yn hunangyflogedig mewn egwyddor, eu bod yn hollol ddibynnol ar y gweithredwyr am waith mewn gwirionedd. Gofynnodd yr Undebau Llafur am i weithredwyr fod o dan god moesegol er mwyn sicrhau bod gyrwyr yn cael contractau tryloyw y gellir eu herio.

- Nododd ymatebydd arall y dylai Llywodraeth Cymru ystyried rhoi cap ar faint o gomisiwn y gall gweithredwr ei gymryd.
- Gofynnodd y Gymdeithas Ceir Hurio Preifat Trwyddedig am ymgysylltu pellach ynghylch rheoliadau, hyfforddiant a gofynion priodol ar gyfer chauffeurs a gyrwyr swyddogion gweithredol na fyddant yn ddarostyngedig i system trwyddedu deuol.
- Esboniodd gweithredwyr teithiau yr heriau roeddent yn eu hwynebu o ran bodloni amodau trwydded cerbyd hurio preifat a gwnaethant alw am system reoleiddio hyblyg a oedd yn briodol i'w busnesau.
- Awgrymodd rhai ymatebwyr y dylai defnyddio teledu cylch cyfyng mewn tacsis ac CHPau fod yn orfodol. Roedd eraill am i'r defnydd o deledu cylch cyfyng barhau i fod yn opsiynol.
- Cafwyd llawer o sylwadau ynghylch hyfforddiant i bobl sy'n gweithio yn y diwydiant. Nododd llawer o ymatebwyr a oedd yn cynrychioli teithwyr feysydd lle y bydd hyfforddiant yn fuddiol, yn eu barn nhw. Roedd rhai ymatebwyr o'r diwydiant yn fwy cefnogol i hyfforddiant nag eraill, ond roedd llawer o'r farn bod angen i hyfforddiant fod yn hydrin ac yn fforddiadwy.
- Cyfeiriodd rhai pobl a oedd yn gweithio yn y diwydiant at y diffyg cynigion i hyrwyddo llesiant gyrwyr, megis mynd i'r afael ag oriau gweithio hir.
- Awgrymodd rhai ymatebwyr y dylid rheoleiddio swyddfeydd archebu Cerbydau Hacni fel gweithredwyr cerbydau hurio preifat.
- Nododd Ffederasiwn Busnesau Cymru ei bod yn bwysig bod y nodau ar gyfer y sector a'i gyfeiriad yn y dyfodol yn cyd-fynd ag unrhyw strategaeth ar gyfer seilwaith a gwefru cerbydau trydan ac yn ystyried cyfleoedd i ddatblygu'r sector mewn meysydd newydd wrth newid i gerbydau di-allyriadau.
- Cynigiodd awdurdodau lleol y dylid defnyddio mesuryddion tacsii ar gyfer pob taith mewn tacsii, gan gynnwys y rhai sy'n gorffen y tu allan i'r ardal awdurdod lleol.
- Cynigiodd awdurdodau lleol y dylid cyflwyno ffioedd trwyddedu cenedlaethol safonol.
- Cynigiodd awdurdodau lleol y dylid cyflwyno methodoleg safonedig i'w defnyddio gan awdurdodau lleol wrth gyfrifo lefelau ffioedd tacsii.
- Argymhellodd awdurdodau lleol a'r Gymdeithas Ceir Hurio Preifat Trwyddedig y dylid defnyddio Trwyddedau Cyfyngedig (Amodol) ar gyfer cludiant o'r cartref i'r ysgol a chludiant i bobl ag anghenion dysgu ychwanegol.
- Awgrymodd un ymatebydd fod tacsis ac CHPau wedi'u parcio'n anghyfreithlon yng nghanol dinasoedd yn cau ffyrdd ac yn atal cerbydau brys rhag eu defnyddio. Cynigiodd yr ymatebydd y dylai fod gan swyddogion trwyddedu awdurdodedig bwerau i symud tacsis wedi'u parcio'n anghyfreithlon a rhoi dirwyon yn y fan a'r lle.

ADRAN 3: Datganiad am y camau nesaf

Mae Llywodraeth Cymru yn gwerthfawrogi'r holl safbwyntiau a fynegwyd mewn ymateb i'r ymgynghoriad hwn a fydd yn helpu i gyflawni ein gweledigaeth i greu sector tacsis ac CHPau diogelach, tecach a gwyrddach. Cyflwynodd y Dirprwy Weinidog Newid Hinsawdd ddatganiad llafar ar Hydref 3, sy'n amlinellu'r camau nesaf ar gyfer diwygio'r diwydiant tacsis ac CHPau yng Nghymru Byddwn yn parhau i weithio gyda rhanddeiliaid wrth inni ddatblygu ein cynigion ymhellach.

ATODIAD A: Rhestr o'r Ymatebwyr

Age Cymru
Allan Cureton
Allen Williams
Anabledd Dysgu Cymru
Andrew Currie
Barry Greig
C. Richardson
Chartered Institute of Logistics and Transport Cymru Wales
Chwarae Teg
City of Wolverhampton Council
Comisiynydd Pobl Hŷn Cymru
Competition and Markets Authority
Cymdeithas Llywodraeth Leol Cymru
Cyngor Abertawe
Cyngor Bro Morgannwg
Cyngor Bwrdeistref Sirol Blaenau Gwent
Cyngor Bwrdeistref Sirol Merthyr Tudful
Cyngor Bwrdeistref Sirol Pen-y-bont ar Ogwr
Cyngor Bwrdeistref Sirol Rhondda Cynon Taf
Cyngor Bwrdeistref Sirol Torfaen
Cyngor Bwrdeistref Sirol Wreccsam
Cyngor Caerdydd
Cyngor Castell-nedd Port Talbot
Cyngor Dinas Casnewydd
Cyngor Sir Ceredigion
Cyngor Sir Fynwy
Cyngor Sir Powys
Cyngor Sir y Fflint
Dan K
David Luther Jones
Directors of Public Protection Wales
Electric Vehicle Association (EVA) Cymru
FOR Cardiff
FSB Wales
Gavin Harper
GMB Union
Guide Dogs Cymru
Howl
Independent Training and Testing Company (ITTCO)
Institute of Licensing
James Button
Javed Ahmed Choudhury
Jeremy Ferguson
John Reece

John Rigdon
Kevin Heath
Khalil Ahmed
Lee Morgan
Leonard Cheshire
Local Government Association
Licensed Private Hire Car Association
Mark
Martin Hill
Mary Snowden
Michael Shaun
Mid Wales Tours
Mindaugas Dzejas
MT
National Private Hire and Taxi Association
Nicky Jones
Nk
North Wales Licensing Authorities
Peter Lian Crawford
Phil Bates
Plaid Werdd Ceredigion
Plant Yng Nghymru
Priestly Pereira
Rhwydwaith Cymunedau Mwy Diogel Cymru
RNIB Cymru
Robert James Hatherall
Sanwar Ahmed
Satheesh Karunakaran
Scribes
Shahzad
Simone
Siôn Elis Williams
Soiful Islam
Suzy Lamplugh Trust
Tajul Islam
Tipon Ehsan
Tom Jones
Uber
Unite the Union
Usk Cabs Ltd
Veezu Group
Visualise Training and Consultancy Ltd
Wrexham Chauffeurs Ltd
Zenith Logistic Consultants Ltd

Gofynnodd 60 o ymatebwyr i aros yn ddiennw.