

Diwygio trwyddedau tacsis: Pa newidiadau sydd ar y ffordd?

[View this post in English | Darllenwch yr erthygl yma yn Saesneg](#)

22/05/17

Yn y setliad datganoli presennol, cyfrifoldeb yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth yw trwyddedu cerbydau, gweithredwyr a gyrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat, gan ydynt wedi'u datganoli.

Yn ei adolygiad o bwerau deddfwriaethol Cymru, bu i [Gomisiwn Silk](#) argymell rhagor o ddatganoli pwerau yn ymwneud â thrafnidiaeth (gweler Rhan 2, Pennod 7 am fanylion), gan gynnwys rheoleiddio tacsis, er mwyn creu trefniadau sy'n symlach ac sy'n fwy cydlynol, ynghyd â hwyluso'r broses o ddatblygu strategaeth trafniadaeth sy'n fwy integredig ar gyfer Cymru.

Unwaith iddo ddod i rym, bydd *Deddf Cymru 2017* yn datganoli'r cymhwysedd i ddeddfu dros drwyddedu a rheoleiddio tacsis a cherbydau hurio preifat i'r Cynulliad. Bydd Gweinidogion Cymru hefyd yn cael cymhwysedd weithredol i wneud [rhai pwerau i greu rheoliadau penodol](#) drwy ddiwygio *Deddf Trafnidiaeth 1985*.



Yn sgil y newidiadau hyn sydd i ddod, bydd Ken Skates, Ysgrifennydd y Cabinet dros yr Economi a'r Seilwaith, yn gwneud [datganiad yn y Cyfarfod Llawn](#) ddydd Mawrth 23 Mai gan amlinellu cynlluniau Llywodraeth Cymru i ymgynghori ar ei gynigion i ddiwygio'r broses drwyddedu ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat.

Beth yw'r trefniadau ar hyn o bryd o ran trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat?

Cyfrifoldeb awdurdodau lleol yw trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru a Lloegr ar hyn o bryd. Mae'r broses drwyddedu yn cael ei gweithredu ar sail system dwy haen sy'n gwahaniaethu rhwng: tacsis, y gellid gwneud ystum arnynt i



stopio ac a all ddefnyddio rhengoedd tacsis; a cherbydau hurio preifat, y mae'n rhaid eu harchebu rhag blaen. Mae'r Adran Trafnidiaeth wedi [cyhoeddi canllawiau arfer gorau](#) i gynorthwyo awdurdodau lleol yn eu gwaith. Mae amodau trwydded gyrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat yn cael eu pennu gan bob awdurdod lleol ac maent yn amrywio o ardal i ardal.

Mae'r Adran Trafnidiaeth yn cyhoeddi [data](#) ynghylch tacsis, cerbydau hurio preifat a'u gyrwyr. Mae'r data ar gyfer [polisiau trwyddedu](#) (Taenlen MS Excel, 260KB) yn dangos sut y mae polisiau trwyddedu yn amrywio rhwng ardaloedd. Mewn ardaloedd trwyddedu yng Nghymru ar 31 Mawrth 2015 er enghraifft, roedd gan 10 o'r 22 awdurdod lleol ofyniad bod gan bob cwmni gerbyd sy'n addas i gadair olwyn. O ran hyfforddiant gyrru, roedd gan 4 o'r 22 awdurdod lleol (Pen-y-bont ar Ogwr, Caerdydd, Ceredigion a Rhondda Cynon Taf) ofyniad am hyfforddiant ymwybyddiaeth anabledd i yrwyr tacsis, ac roedd gan 3 (Caerdydd, Ceredigion a Rhondda Cynon Taf) yr un gofyniad i yrwyr cerbydau hurio preifat.

Adolygiad Comisiwn y Gyfraith o wasanaethau tacsis a cherbydau hurio preifat.

Cynhaliodd Comisiwn y Gyfraith [adolygiad o wasanaethau tacsis a cherbydau hurio preifat](#) rhwng 2012 a 2014. Wrth [ymateb i gynigion Comisiwn y Gyfraith](#), nododd swyddogion Llywodraeth Cymru mai system un haen a fyddai'n ddewisol ganddynt, gan ddisgrifio'r gwahaniaeth a wneir rhwng tacsis a cherbydau hurio preifat yn y system dwy haen bresennol i fod yn ddiystyr i gwsmeriaid. O ran safonau diogelwch cenedlaethol, nododd swyddogion:

There should be a national framework for standards, and those should be the same for taxis and PHVs. Local licensing authorities should be able to stipulate their particular requirements using the framework to reflect local circumstances.

[...] It is difficult to see why safety standards for taxis should be any different to those required of PHVs. Introducing a single set of safety standards for taxis and PHVs would avoid the risk of a mismatch in taxi and private hire standards.



Cyhoeddodd Comisiwn y Gyfraith ei [adroddiad terfynol](#) (PDF, 2MB) a Bil drafft (gweler atodiad A yn yr adroddiad) ym mis Mai 2014, gan nodi'r weledigaeth o un fframwaith cyfreithiol ar gyfer rheoleiddio gwasanaethau taccsis a hurio preifat ar draws Cymru a Lloegr. Roedd argymhellion yr adroddiad yn cynnwys:

- Cadw'r system dwy haen gyfredol;
- Safonau cenedlaethol cyffredin ar gyfer cerbydau, gyrywyr a dosbarthwyr i gael eu pennu gan yr Ysgrifennydd Gwladol ag awdurdodau lleol yn gyfrifol am drwyddedu;
- Y dylai awdurdodau trwyddedu gadw'r hawl i gyfyngu nifer y taccsis sy'n weithredol yn eu hardal drwyddedu nhw; a
- Gwell cydraddoldeb a hygyrchedd wrth ei wneud yn ofynnol i bob gyrrwr gael hyfforddiant ymwybyddiaeth anabledd.

A yw Llywodraeth Cymru wedi nodi'r hyn y mae'n ei gynnig?

Yn ei [dystiolaeth i'r Pwyllgor Deisebau](#) (PDF, 556KB) yn ystod ei ystyriaeth o [ddeiseb P-05-710](#), sy'n galw ar Gynulliad Cenedlaethol Cymru i annog Llywodraeth Cymru i [sicrhau y gall pobl anabl ddefnyddio trafnidiaeth gyhoeddus pan fo'i hangen arnynt](#), dywedodd Ken Skates:

It's my intention to consult on a number of proposals regarding taxis and private hire vehicles in order to implement national standards that will not distinguish between taxis and private hire companies.

[...] I'd like to see improvements in terms of training for drivers of buses and trains and taxis and private-hire vehicles as well. I'd like to consult on standardising regulations for taxis and private-hire vehicles.

[...] Introducing national standards that are implemented consistently across Wales will help achieve this [standardised level of service and an end to disabled people being disadvantaged in terms of PHV services], and it will relate not just to the quality and the safety of the passenger experience, but also to the training that's provided to drivers.

Gan [ymateb i gwestiwn](#) (PDF, 286KB) ynghylch yr angen am safonau cenedlaethol cyffredin yn rhan o'r un ymchwiliad bu i Steve Wright o'r Gymdeithas Llogi Car Preifat



Cofrestredig a John Forsey o Adran Priffyrdd, Trafnidiaeth ac Ailgylchu, Cyngor Sir Powys nodi'r potensial o broblemau trawsffiniol â chynlluniau trwyddedu gwahanol rhwng Cymru a Lloegr.

Erthygl gan [Sean Evans](#), Gwasanaeth Ymchwil Cynulliad Cenedlaethol Cymru
Llun o Flickr gan Mark Turner. Dan drwydded Creative Commons.

