



**Comisiwn
y Gyfraith**
Diwygio'r gyfraith

GWASANAETHAU TACSI A HURIO PREIFAT CRYNODEB

GWASANAETHAU TACSI A HURIO PREIFAT

CRYNODEB

CYFLWYNIAD

- 1.1 Mae Comisiwn y Gyfraith ar gyfer Cymru a Lloegr yn gorff annibynnol, anllywodraethol sy'n adolygu'r gyfraith ac yn argymhell diwygio. Mae ein hadroddiad *Gwasanaethau Tacsî a Hurio Preifat* yn cyflwyno ein hargymhellion ar gyfer diwygio'r gyfraith yn llwyr. Nid oedd ein cylch gwaith yn ymestyn i wneud argymhellion ynghylch rheoleiddio cerbydau gwasanaethau cyhoeddus, neu wasanaethau bws, ac eithrio i'r graddau y mae yna orgyffwrdd â gwasanaethau tacsîs a hurio preifat. I gyd-fynd â'r adroddiad ceir Bil drafft Tacsîs a Cherbydau Hurio Preifat, a fyddai'n rhoi effaith i'r rhai hynny o'n hargymhellion a fyddai'n gofyn am newid deddfwriaethol, ac asesiad effaith sy'n cynnwys costau a manteision ein hargymhellion¹.

CEFNDIR I'R ADRODDIAD

- 1.2 Mae'r gyfraith gyfredol ar dacsîs a cherbydau hurio preifat wedi esblygu fesul tipyn ers i dacsîs yn Llundain gael eu rheoleiddio am y tro cyntaf yn 1630, yn bennaf fel dull o leihau tagfeydd. Datblygodd rheoleiddio cerbydau hurio preifat yn ystod rhan olaf yr ugeinfed ganrif mewn ymateb i'r galw cynyddol am wasanaethau wedi'u trefnu ymlaen llaw a phryderon am y peryglon posibl oedd yn gysylltiedig â darparwyr heb eu rheoleiddio.
- 1.3 Mae'r gyfraith i'w chanfod mewn nifer o ddarnau o ddeddfwriaeth, gyda gwahanol ddeddfau yn cael eu cymhwyso yn Llundain, Plymouth, a gweddill Cymru a Lloegr. Mae gofynion manwl yn cael eu pennu gan awdurdodau trwyddedu lleol unigol, ac mae diffyg cysondeb yn y safonau a ddefnyddir. Mae hyn yn gallu bod yn niweidiol i ddiogelwch y cyhoedd, ac yn cael effaith gyfyngol ar fusnes. Ceir gorgyffwrdd â rheoleiddio rhai cerbydau gwasanaethau cyhoeddus, yn enwedig y rhai sydd â llai na naw o seddi i deithwyr, ac mae dryswch ynghylch y drefn drwyddedu briodol ar gyfer cerbydau fel limwsinau hir a cherbydau nofeli eraill nad ydynt o reidrwydd yn perthyn yn gyfforddus o fewn unrhyw gyfundrefn. Mae'r gyfraith ar hyn o bryd hefyd yn cynnwys rhai cyfyngiadau sydd fe gredwn yn gosod beichiau diangen ar fusnes, ac yr ydym yn argymhell eu dileu.
- 1.4 Mae'r adroddiad yn ystyried y gyfraith bresennol yn fanwl ac yn gwneud argymhellion a fyddai'n arwain at ddiddymu llawer o'r ddeddfwriaeth bresennol a'i

¹ Mae'r adroddiad llawn, y Bil drafft a'r asesiad effaith ar gael ar ein gwefan: <http://lawcommission.justice.gov.uk/areas/taxi-and-private-hire-services.htm>.

disodli ag un fframwaith deddfwriaethol i reoleiddio gwasanaethau tacsis a hurio preifat.

Byddai hyn yn cynnwys Deddf Seneddol newydd, yn seiliedig ar is-ddeddfwriaeth a chyfarwyddyd. Byddai'r drefn newydd yn gweld cyflwyno safonau cenedlaethol ar gyfer pob tacsî a cherbydau hurio preifat, wedi'u gosod gan yr Ysgrifennydd Gwladol, gyda phŵer i awdurdodau trwyddedu lleol osod safonau ychwanegol ar gyfer gwasanaethau tacsî yn unig. Ond byddai awdurdodau lleol yn parhau i fod yn gyfrifol am roi trwyddedau a gorfodi mewn perthynas â thacsîs a cherbydau hurio preifat.

- 1.5 Roedd cylch gorchwyl y prosiect hwn yn ei gwneud yn ofynnol i ni ystyried manteision posibl dadreoleiddio. Cymerwyd hyn i ystyriaeth wrth lunio ein hargymhellion, gan graffu ar bob agwedd ar y system reoleiddio i benderfynu a ellid cyfiawnhau lefel y rheoleiddio y byddai yn ei gosod. Mae'r dull hwn yn sail i'r argymhellion a wnaed yn yr Adroddiad. Yn benodol, rydym wedi ystyried sut y gallai cyfundrefn reoleiddio gyda chyffyrddiad ysgafnach a mwy hyblyg ar gyfer gwasanaethau hurio preifat fod o fudd i ddiwydiant sy'n fwy agored i effaith grymoedd cystadleuol, sy'n codi safonau, na'r fasnach tacsîs.
- 1.6 Wrth lunio'r lefel briodol o reoleiddio daethom i'r casgliad mai'r unig ffordd y gellid cyfiawnhau ymyrraeth reoleiddiol oedd os oedd yn hyrwyddo un neu fwy o bedwar diben penodol; sef diogelwch y cyhoedd, hygyrchedd, gorfodi'r ddeddfwriaeth a gwarchod yr amgylchedd. Mae ein hargymhellion yn golygu na allai safonau sy'n ymwneud â materion mwy ymylol, megis mathau o gerbydau a lliwiau, gael eu gosod ond yn lleol mewn perthynas â gwasanaethau tacsîs.
- 1.7 Mae'r argymhellion yn yr Adroddiad hwn wedi cael eu llunio gan ddilyn ymgynghoriad eang â chynrychiolwyr diwydiannau'r gwasanaethau tacsîs a hurio preifat a'r rheoleiddwyr, gan gynnwys awdurdodau trwyddedu lleol, y Comisiynwyr Traffig a'r Asiantaeth Gyrrwyr a Safonau Cerbydau (yr Asiantaeth Gwasanaethau Cerbydau a Gweithredwyr yn flaenorol. Buom hefyd yn ymgynghori â grwpiau sy'n cynrychioli pobl anabl, undebau llafur, a'r heddlu, ac yn croesawu mewnbyn gan ymgynghorwyr arbenigol. Cyhoeddwyd papur ymgynghori manwl gennym ym Mai 2012 i gefnogi ymgynghoriad. Yn ystod yr ymarferiad hwn derbyniwyd mwy na 3,000 o ymatebion ysgrifenedig a mynychwyd mwy na 85 o gyfarfodydd ymgynghori gyda rhanddeiliaid ar draws Cymru a Lloegr. Rydym hefyd wedi archwilio'r strwythurau rheoleiddio mewn gwahanol rannau o'r byd, er enghraifft, Efrog Newydd, Queensland, Awstralia, Iwerddon a rhannau o'r Undeb Ewropeaidd.

Y SYSTEM DDWY HAEN

- 1.8 Mae'r gyfundrefn reoleiddio bresennol yn gwahaniaethu rhwng tacsis, y gellir eu stopio ar y stryd neu eu llogi mewn rhengoedd, a gwasanaethau hurio preifat y mae'n rhaid eu harchebu ymlaen llaw.

Buom yn ystyried a oedd parhad y system ddwy-haen yn fuddiol, neu a ddylai gael ei disodli gan gyfundrefn arall a fyddai'n caniatáu i unrhyw gerbyd trwyddedig gael ei ddefnyddio gan yrrwr trwyddedig i godi teithwyr mewn ymateb i bobl yn eu stopio neu yn rhengoedd. Er bod dadleuon cryf wedi cael eu cyflwyno i gefnogi system "un-haen" newydd, rydym yn argymhell y dylai'r system ddwy-haen bresennol gael ei chadw, er gyda newidiadau pwysig i'r ffordd y gwahaniaethir rhwng y ddau fath o wasanaeth. Ein barn ni yw bod y strwythur dwy-haen yn hyrwyddo dewis i ddefnyddwyr ac yn darparu ystod eang o wasanaethau. Ar ben hynny, mae'r gwahanol ffyrdd y mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn cael eu defnyddio yn gwneud gwahanol lefelau o reoleiddio yn briodol, fel y byddai un system yn arwain at or-reoleiddio neu dan-reoleiddio.

DIFFINIO GWASANAETHAU TACSI A LLOGI PREIFAT

- 1.9 Er ein bod yn argymhell cadw'r system ddwy-haen, rydym hefyd yn cynnig newidiadau sylweddol i'r ffordd y dylid gwahaniaethu'n gyfreithiol rhwng yr haenau. Mae'r system bresennol yn dibynnu'n drwm ar y cysyniad amwys o "gymell pobl i logi", sy'n cyflawni'r swyddogaeth bwysig iawn o ddiffinio beth mae tacsis a thacsis yn unig yn cael ei wneud wrth ymgymryd â gwaith rhengoedd a chymell cerbyd i stopio. Ond nid yw ystyr y cysyniad wedi'i nodi mewn statud ac mae wedi dod yn destun corff o gyfraith achosion nad yw'n gwbl gyson. Mae dyfodiad technoleg newydd megis cymwysiadau ffôn symudol sy'n galluogi'r cwsmer i logi cerbyd bron ar unwaith wedi helpu i bylu'r gwahaniaeth rhwng y ddau fath o wasanaeth.
- 1.10 Yr argymhelliad craidd sy'n ffurfio sail y fframwaith newydd rydym yn ei gynnig yn y maes hwn yw creu trosedd o ddefnyddio cerbyd ar ffordd i gludo teithwyr, lle mae'r cerbyd a'r gyrrwr wedi cael eu llogi ar gyfer y diben hwnnw, heb y trwyddedau priodol. Byddai trosedd bellach yn gwahaniaethu rhwng y gwahanol fathau o wasanaeth drwy wahardd unrhyw un heblaw gyrrwr tacsî trwyddedig, mewn tacsî trwyddedig, rhag cytuno i ddefnyddio cerbyd i'w logi ar gyfer siwrnai sy'n dechrau "yn y fan a'r lle". Mae hyn yn golygu y byddai deiliaid trwyddedau hurio preifat yn cael eu gwahardd rhag derbyn llogi "yn y fan a'r lle". Yn hytrach, byddai'n rhaid i bob taith gael ei harchebu ymlaen llaw trwy anfonwr trwyddedig², ac rydym yn argymhell y dylai statud ddiffinio'r term hwn.

² Y term y mae ein Bil drafft yn ei ddefnyddio yn lle'r "gweithredwr" cyfredol.

- 1.11 Mae ein Bil drafft yn gwneud archeb hurio preifat cyfreithlon yn un y cedwir cofnodion sy'n bodloni gofynion rhagnodedig ar ei chyfer, a lle mae gwybodaeth am y pris ymlaen ar gael wrth wneud cais. Ar y llaw arall, byddai cwsmeriaid yn parhau i fod yn gallu mynd at neu stopio tacsï ar gyfer siwrnai yn dechrau yn y fan a'r lle heb fod angen unrhyw drefniadau ymlaen llaw.
- 1.12 O dan y gyfraith gyfredol diffinnir y gweithredwr fel y person sydd, yn ystod ei waith, yn gwneud darpariaeth ar gyfer "gwahodd neu dderbyn" archebion ar gyfer cerbydau hurio preifat. Rydym yn credu bod y diffiniad hwn yn ddiangen o eang, ac yn cynnwys cyfryngwyr a allai drefnu archeb drwy gyfryngwr arall a bod â dim cyfrifoldeb dros ddewis y car neu'r gyrrwr. Rydym yn argymhell y dylai trwyddedu gweithredwyr gwmpasu swyddogaethau anfon y cerbyd a'r gyrrwr i gyflawni archeb a drefnwyd ymlaen llaw yn unig, ac nid y swyddogaethau o wahodd a derbyn archebion, na fyddent bellach angen trwydded. O ganlyniad, rydym yn argymhell y dylai deiliaid trwydded o'r fath gael eu hadnabod fel anfonwyr a dylent fod yn gyfrifol am sicrhau bod yr archeb yn cael ei chyflawni gan yrwr trwyddedig sy'n defnyddio cerbyd trwyddedig, bod y wybodaeth briodol wedi ei rhoi i'r teithwyr, a bod y cofnodion sy'n ofynnol yn cael eu gwneud a'u cadw. Byddai'n drosedd cyflawni swyddogaethau anfonwr heb fod â thrwydded briodol.

GWEITHIO TRAWS-FFINIOL

- 1.13 Rydym yn argymhell rhyddhau gwaith traws-ffiniol ar gyfer gwasanaethau hurio preifat. Ni ddylai gweithredwyr bellach gael eu cyfyngu i ddefnyddio gyrwyr a cherbydau o'u hardal drwyddedu eu hunain; ac ni ddylid eu cyfyngu i ddim ond gwahodd neu dderbyn archebion o fewn yr ardal drwyddedu honno. O dan ein fframwaith rheoleiddio a argymhellir, mae ffiniau ardaloedd trwyddedu yn colli llawer o'u pwysigrwydd mewn perthynas â cherbydau hurio preifat. Bydd safonau cenedlaethol ar gyfer hurio preifat, a sefydlwyd gan yr Ysgrifennydd Gwladol yn dilyn ymgynghori, yn sicrhau bod safonau unffurf ar draws Cymru a Lloegr. Bydd hyn yn caniatáu i ddefnyddwyr ddisgwyl, fel isafswm, yr un lefel o ddiogelwch ac ansawdd lle bynnag y maent, a bydd yn cael gwared ar yr ysgogiad i ymgeiswyr (tacsï a llogi preifat) i geisio cael trwyddedau mewn ardal gyda safonau llai llym.
- 1.14 Er y bydd awdurdodau lleol yn parhau i weinyddu trwyddedau y gwneir cais amdanynt yn eu hardal, byddant yn gwneud hynny ar sail safonau cenedlaethol, ni fydd ganddynt unrhyw hawl i'w hamrywio ar gyfer cerbydau hurio preifat a gyrwyr. Ar ôl cael trwydded, bydd darparwyr yn gallu gweithio ar draws Cymru a Lloegr ac yn ddarostyngedig i gamau gorfodi gan swyddogion unrhyw awdurdod trwyddedu.
- 1.15 Nid ydym yn cynnig unrhyw newidiadau i agweddau daearyddol y ffordd y mae

tacsis yn gweithio: byddant yn dal i gael eu caniatáu i sefyll mewn rhengoedd a derbyn pobl yn eu stopio o fewn yr ardal lle maent yn cael eu trwyddedu yn unig a byddant yn parhau i gael yr hawl i fynd ar daith wedi ei harchebu ymlaen llaw sy'n dechrau o fewn neu'r tu allan i'r ardal honno.

- 1.16 Rydym wedi clywed cwynion am broblemau gyda thacsis sy'n gofyn am drwyddedau mewn ardal sy'n adnabyddus am safonau is neu ffioedd trwyddedu is gyda'r bwriad o wneud gwaith wedi'i archebu ymlaen llaw yn rhywle arall, weithiau mewn ardaloedd lle nad yw'r cerbyd neu'r gyrrwr yn cwrdd â'u safonau. Er bod hyn o fewn y gyfraith, mae'n tansellio agweddau ar y system reoleiddio. Bydd ein hargymhellion yn cael gwared ar y cymhelliant i gymryd rhan yn yr arfer hwn gan y bydd yr un safonau isaf neu rai tebyg yn berthnasol i'r sectorau tacsis a llogi preifat. Rydym yn disgwyl i'r rhain reoli'r agweddau mwyaf pwysig ar safonau gyrrwyr a cherbydau. O ran y safonau hynny, bydd tacsis yn ddarostyngedig i awdurdodaeth gorfodi swyddogion gorfodi yn unrhyw le.

DIFFINIADAU A CHWMPAS

- 1.17 O dan y gyfraith bresennol, mae deddfwriaeth wahanol yn berthnasol i Lundain, Plymouth a gweddill Cymru a Lloegr. Rydym yn argymhell y dylai'r deddfwriaeth newydd fod yn berthnasol ledled Cymru a Lloegr, gan gynnwys Llundain. Cafwyd cefnogaeth gyffredinol i hyn, yn ddarostyngedig i'r amod bod y fframwaith yn ddigon hyblyg i gyfrif am y nodweddion sylweddol wahanol yn Llundain.
- 1.18 Mae'r derminoleg a ddefnyddir mewn deddfwriaeth tacsis ar hyn o bryd yn hen ffasiwn ac mae cyfeiriadau hynafol at goestys mawr a choetsys wedi arwain at ddrysych ynghylch a ellir rheoleiddio pedicabs fel tacsis. Mae deddfwriaeth hurio preifat yn cynnwys cerbydau a ddarperir i'w llogi gyda gwasanaethau gyrrwr at ddibenion cludo teithwyr, ond mae ansicrwydd ynghylch a yw darparu cludiant fel rhan o wasanaeth ehangach, megis gwarchod plant, yn dod o fewn chwmpas trwyddedu cerbydau hurio preifat.
- 1.19 Mae ansicrwydd ynghylch y ffin rhwng rheoleiddio hurio preifat a rheoleiddio cerbydau gwasanaeth cyhoeddus (sydd fel arfer yn cynnwys cerbydau mwy fel bysiau a bysiau mini), hefyd wedi arwain at anawsterau ynghylch rheoleiddio limwsinau a cherbydau nofelli. Mae'r problemau yn ymwneud â'r drefn y dylid ei defnyddio i reoleiddio'r cerbydau hyn ar hyn o bryd, gan nad yw hyn bob amser yn glir ac mae wedi arwain at rai gwasanaethau yn dianc rhag eu rheoleiddio yn gyfan gwbl, a pha drefn fyddai'n fwy priodol o dan system ddiwygiedig. Rydym yn cynnig ffin glir rhwng y ddwy drefn.

- 1.20 Fel mesur dadreoleiddio, rydym hefyd yn argymhell newid yn y gyfraith er mwyn galluogi darparwyr tacsis a gwasanaethau hurio preifat i ddefnyddio cerbydau gyda'r gallu i gludo hyd at 16 o deithwyr mewn amgylchiadau penodol o dan eu trwydded bresennol. Byddai hyn yn rhoi mwy o hyblygrwydd i weithredwyr i ddefnyddio cerbydau mwy, lle mae'n addas ar gyfer eu model busnes heb y baich ychwanegol o orfod cael trwydded gweithredwr cerbyd gwasanaeth cyhoeddus ar wahân.
- 1.21 Rydym yn argymhell y dylai rheoleiddio tacsis a hurio preifat gynnwys y defnydd o gerbyd i gario un neu fwy o deithwyr, lle mae'r cerbyd a'r gyrrwr wedi cael eu llogi ar gyfer y diben hwnnw. Mae'r Bil drafft yn darparu eithriad ar gyfer cludiant a ddarperir fel rhan o wasanaeth ehangach, megis yr hyn a ddarperir mewn ceir cwrteisi gwesty neu gan ofalwyr, a chludiant a ddarperir mewn cysylltiad â phriodasau ac angladdau, sydd eisoes wedi'i eithrio o reoleiddio. Yn arwyddocaol, rydym yn cynnig dod â limwsinau hir a cherbydau nofolti eraill yn amlwg o fewn rheoliad hurio preifat. Mae'r un peth yn wir am bedicabs, sydd eisoes yn cael eu rheoleiddio fel tacsis y tu allan i Lundain, ond a fydd yn dod o fewn trwyddedu tacsis yn Llundain am y tro cyntaf, yn unol â'n diwygiadau.
- 1.22 Rydym hefyd yn gwneud argymhellion i egluro pa gerbydau a gwasanaethau a ddylai fod yn ddarostyngedig i rwymedigaethau trwyddedu. Mae'r cyfeiriad at "llogi" yn ein Bil yn cyfyngu'r rheoleiddio i weithgareddau masnachol, ac felly nid yw trefniadau rhannu ceir anffurfiol lle mae unrhyw gyfraniad ariannol yn cael ei gyfyngu i gyfran o dreuliau yn cael eu cynnwys. Rydym hefyd yn argymhell y dylai'r Ysgrifennydd Gwladol fod â'r pŵer i eithrio cerbydau neu wasanaethau penodol rhag trwyddedu.

SAFONAU CENEDLAETHOL CYFFREDIN AR GYFER CERBYDAU, GYRWYR AC ANFONWYR

- 1.23 Ar hyn o bryd, gosodir safonau ar gyfer tacsis, cerbydau hurio preifat, gyrrwyr a gweithredwyr hurio preifat gan awdurdodau lleol, sy'n gyfrifol am weinyddu'r system drwyddedu. Mae hyn yn arwain at amrywiaeth rhanbarthol sylweddol, hyd yn oed mewn meysydd mor bwysig â thrin euogfarnau troseddol yn y gorffennol a chyflyrau meddygol. Gallai hyn gael effaith gyfyngol iawn ar fusnes, trwy ei gwneud yn anodd cael trwydded mewn mwy nag un ardal fel ffordd o ehangu busnes.
- 1.24 Un cynnig newydd allweddol yn y fframwaith a argymhellwyd gennym yw cyflwyno safonau cenedlaethol ar gyfer trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. Byddai'r safonau hyn yn ymwneud â gyrrwyr, cerbydau ac anfonwyr (fel y mae ein Bil drafft yn galw gweithredwyr). Byddai cynnwys y safonau cenedlaethol yn cael ei

benderfynu gan yr Ysgrifennydd Gwladol yn dilyn ymgynghoriad statudol gyda rhanddeiliaid penodedig gan gynnwys y masnachau, y rheoleiddwyr a grwpiau anabled. Rydym yn argymhell y dylai safonau cenedlaethol gael eu cyfyngu i ddibenion diffiniedig, sef diogelwch y cyhoedd, hygyrchedd, materion sy'n berthnasol i orfodi'r ddeddfwriaeth a gwarchod yr amgylchedd. O ran gwasanaethau hurio preifat, dylai safonau cenedlaethol ddisodli amodau a osodir yn lleol yn gyfan gwbl. O ran gwasanaethau tacsï, ar y llaw arall, rydym yn argymhell y dylai safonau cenedlaethol fod yn gallu cael eu hategu ar lefel lleol.

TROSEDDAU PENODOL I'R MASNACHAU HYN

- 1.25 Rydym yn cynnig dileu nifer o droseddau sydd wedi dyddio; yn eu lle rydym yn cynnig set symlach o droseddau a gynhwysir yn ein Bil drafft ynghyd â dibyniaeth ar y gyfraith droseddol gyffredinol neu ar amodau'r drwydded. Rydym yn cynnig bod yr Ysgrifennydd Gwladol yn cael y pŵer i ddynodi'r safonau mwyaf pwysig a osodir yn genedlaethol fel y bydd eu torri yn drosedd.

SAFONAU TACSIS LLEOL A RHEOLEIDDIO PRISIAU TACSIS

- 1.26 Byddai gallu parhaus awdurdodau trwyddedu i osod amodau ychwanegol yn ddarostyngedig i ofynion gweithdrefnol sy'n ymwneud ag ymgynghori a chyhoeddi. Mae ein hargymhellion hefyd yn cadw'r system bresennol o adael costau teithio i ddisgresiwn yr awdurdod lleol. Byddai gyrwyr yn parhau i fod yn gallu codi mwy na'r pris mesuredig lle mae taith yn dechrau y tu mewn i'r ardal drwyddedu ond yn dod i ben y tu hwnt iddi, cyn belled â bod y pris yn cael ei gytuno a'i gofnodi o flaen llaw. Fodd bynnag, rydym yn argymhell na ddylai awdurdodau trwyddedu gael y pŵer i reoleiddio ffioedd archebu trydydd parti sy'n cael eu cytuno ymlaen llaw, gan fod y rhain yn cynrychioli agwedd wirioneddol gystadleuol ar dacsï yn gweithio yn y farchnad a drefnwyd ymlaen llaw.

GWEINYDDU'R SYSTEM TRWYDDEDU

- 1.27 Dylai gweinyddu'r gyfundrefn drwyddedu a gorfodi barhau i gael ei wneud ar lefel lleol gan awdurdodau trwyddedu. Dylai ffioedd trwyddedau tacsï barhau i gael eu gosod ar sail adennill cost, gyda ffi drwydded unffurf ar gyfer gwasanaethau hurio preifat i atal ymgeiswyr (a fyddai ar hyn o bryd yn destun yr un gofynion ar draws Cymru a Lloegr) rhag gwneud cais i awdurdod am resymau ariannol yn unig. Rydym yn argymhell camau gweithdrefnol i wella cydweithrediad rhwng awdurdodau trwyddedu, i gynorthwyo gyda gweinyddu a gorfodi. Rydym hefyd yn argymhell pŵer mwy hyblyg i greu, dileu ac addasu parthau tacsï, a fyddai'n ddarostyngedig i brawf lles y cyhoedd.

CYFYNGIADAU AR NIFER

- 1.28 Rydym yn argymhell caniatáu i awdurdodau trwyddedu barhau i gyfyngu ar niferoedd tacsis. Nid ydym yn ystyried y maen prawf statudol cyfredol o "alw heb ei ddiwallu" yn briodol ac yn hytrach rydym yn awgrymu prawf yn seiliedig ar fudd y cyhoedd, ynghyd â gofynion gweithdrefnol megis adolygiad bob tair blynedd a dyletswydd i ymgynghori.
- 1.29 Er ein bod yn derbyn y gall rheolaethau ar niferoedd fod yn offeryn rheoleiddio cadarnhaol i awdurdodau trwyddedu, pan y'u defnyddir yn unol â budd y cyhoedd a mesurau diogelu priodol, mae ganddynt y sgil effaith annymunol o greu gwerthoedd plât chwyddedig (ffioedd trosglwyddo ar gyfer trwyddedau cerbydau mewn gwirionedd) sy'n gweithredu fel rhwystr i fynediad. Rydym yn argymhell na ddylai fod unrhyw newidiadau i'r modd y trosglwyddir platiau trwydded mewn ardaloedd sydd â chyfyngiadau ar niferoedd ar hyn o bryd, fel na fyddai deiliaid trwyddedau a allai fod wedi buddsoddi swm sylweddol o arian i brynu'r drwydded, neu fel arall yn disgwyl yn rhesymol i'w plât fod wedi cronni gwerth sylweddol, yn cael eu heffeithio'n negyddol gan ein diwygiadau. Ar y llaw arall, ni ddylai trwyddedau tacsis mewn ardaloedd sy'n cyflwyno cyfyngiadau ar niferoedd am y tro cyntaf dim ond ar ôl i'n diwygiadau ddod i rym fod yn rhai y gellir eu masnachu. Byddai hyn yn atal gwerthoedd plât newydd rhag codi mewn ardaloedd sy'n cyflwyno cyfyngiadau ar niferoedd dim ond ar ôl gweithredu ein diwygiadau.

CYDRADDOLDEB A HYGIRCHEDD

- 1.30 Er bod darpariaethau cyffredinol Deddf Cydraddoldeb 2010 sy'n berthnasol i ddarparwyr gwasanaethau yn berthnasol i dacsis a gwasanaethau hurio preifat, mae'n amlwg bod teithwyr anabl yn parhau i ddioddef anawsterau wrth gael a defnyddio'r gwasanaethau hyn. Ar ben hynny, mae safonau amrywiol mewn perthynas â hyfforddi gyrwyr a manylebau cerbydau yn golygu y gallai teithwyr fod â phrofiadau gwahanol iawn o un ardal i'r llall.
- 1.31 Rydym yn argymhell y dylai fod yn ofynnol i dacsis a gyrwyr hurio preifat, rhai newydd a phresennol, ymgymryd â hyfforddiant ymwybyddiaeth o anabledd fel rhag-amod derbynrhoi neu adnewyddu trwydded. Mae ein cynigion yn rhoi pŵer i awdurdodau trwyddedu gyflwyno dyletswydd newydd i dacsis stopio pan godir llaw arno i wneud hynny, ynghyd â gorfodaeth i helpu i fynd i'r afael â'r broblem o yrwyr yn anwybyddu teithwyr anabl. Gallai ein hargymhellion i wneud gweithdrefnau cwyno yn fwy hygyrch fod yn arbennig o werthfawr hefyd i roi grym i ddefnyddwyr anabl.

GORFODI

- 1.32 O dan ein hargymhellion, byddai gorfodaeth yn aros yn gyfrifoldeb awdurdodau

trwyddedu. Ond o dan y gyfraith ar hyn o bryd, dim ond yn erbyn eu trwyddedigion eu hunain mae swyddogion trwyddedu yn gallu cymryd camau. Ar ben hynny, dywedodd llawer o swyddogion gorfodi trwyddedu wrthym nad oedd eu pwerau yn ddigonol i fynd i'r afael â'r achosion o dorri amodau a thorri'r gyfraith trwyddedu y daethant ar eu traws.

- 1.33 Mae llawer o'r problemau gyda gorfodaeth yn deillio o ddiffyg adnoddau digonol a diffyg canfyddiedig o ddiddordeb o ran gorfodi rheolau presennol. Nid yw'r rhain yn faterion y mae diwygio'r gyfraith yn dueddol o ymdrin â nhw. Ar y llaw arall, rydym yn gwneud ystod o argymhellion i wella pwerau swyddogion trwyddedu, gan gynnwys rhoi pwerau iddynt atal cerbyd trwyddedig ar ffordd, heb fod angen i swyddog yr heddlu fod yn bresennol; i bowndio cerbydau am dwtio; ac i ddyroddi hysbysiad cosb benodedig i berson y mae ganddynt reswm i gredu sydd wedi torri unrhyw ddarpariaeth mewn safonau cenedlaethol.
- 1.34 Rydym hefyd yn argymhell y dylai pwerau o'r fath fod yn berthnasol mewn perthynas â cherbydau y tu allan i'r ardal. Bydd ein diwygiadau arfaethedig yn ei gwneud yn bosibl i amodau trwydded a ragnodir fel rhan o safonau cenedlaethol (a fydd yn ffurfio amodau trwydded llogi preifat yn eu cyfanrwydd yn ogystal â chraidd yr amodau tacsï) gael eu gorfodi gan unrhyw swyddog trwyddedu yn erbyn unrhyw drwyddedai, ledled Cymru a Lloegr.

GWRANDAWIADAU AC APELIADAU

- 1.35 Mae'r gyfraith ar hyn o bryd yn cael ei nodweddu gan anghysondeb a chymhlethdod. Rydym yn cynnig system symlach, unffurf. Rydym yn argymhell y dylai'r weithdrefn ar gyfer apelïadau statudol gael ei safoni ar draws Cymru a Lloegr (yn cynnwys Llundain) ar gyfer pob math o drwydded ac ni waeth a yw'r penderfyniad a herir yn gwrthod cais am drwydded, yn atal neu yn dirymu cais. Yn unol â'r model presennol yn Llundain, dylai ymgeiswyr fod yn gallu ei gwneud yn ofynnol i'r awdurdod trwyddedu ailystyried ei benderfyniad gwreiddiol, gyda'r ail gam yn y broses apelio statudol yn apêl i'r llys ynadon, gyda hawl bellach i apelio i Lys y Goron. At hynny, rydym yn argymhell y dylai amodau tacsï lleol fod yn addas ar gyfer gweithdrefn adolygiad barnwrol symlach yn y Llys Sirol.

23 Mai 2014

RHESTR O ARGYMHELLION

PENNOD 2 - CADW'R SYSTEM DDWY HAEN

Argymhelliad 1

Rydym yn argymell cadw'r system ddwy haen. Dylai'r rheoliad hwn barhau i wahaniaethu rhwng tacsis, y gellir eu stopio neu ddefnyddio rhengoedd, a cherbydau hurio preifat, y gellir eu harchebu ymlaen llaw yn unig. (*Tudalen 16*)

PENNOD 3 - DIWYGIO DIFFINIADAU A CHWMPAS

Argymhelliad 2

Rydym yn argymell y dylai'r troseddau ynghylch cymell llogi gael eu diddymu. Rydym yn cynnig disodli'r cysyniad o gymell llogi gyda chynllun newydd o droseddau, yn gorffwys ar y prif waharddiad o gario teithwyr am dâl heb drwydded, ochr yn ochr â throsedd newydd sy'n ei gwneud yn anghyfreithlon i unrhyw un arall heblaw gyrrwr tacsî lleol dderbyn taith sy'n cychwyn "yn y fan a'r lle". (*Tudalen 22*)

Argymhelliad 3

Rydym yn argymell diffiniad statudol o archebu ymlaen llaw er mwyn creu gwahaniaeth clir rhwng gwaith tacsî yn ei ardal drwyddedu a gwaith cerbyd hurio preifat. (*Tudalen 22*)

Argymhelliad 4

Rydym yn argymell y dylai'r term "cerbyd hacni" gael ei ddisodli mewn deddfwriaeth gyda'r gair "tacsî". Dylai'r term "cerbyd hurio preifat" aros fel y mae. (*Tudalen 24*)

Argymhelliad 5

Rydym yn argymell mai dim ond darparwyr gwasanaethau tacsî trwyddedig y dylid caniatáu iddynt ddisgrifio eu hunain gan ddefnyddio'r term "tacsî" ar gerbydau, neu mewn deunyddiau hysbysebu. (*Tudalen 24*)

Argymhelliad 6

Dylai gweithredwyr ledled Cymru a Lloegr (anfonwyr o dan ein Bil ni) fod o dan ddyletswydd i ddarparu pris neu amcangyfrif o'r pris pan wneir cais am hynny, fel sydd eisoes yn digwydd yn Llundain. (*Tudalen 26*)

Argymhelliad 7

Rydym yn argymell y dylai tacsîs sy'n codi teithwyr y tu allan i'w hardal drwyddedu fod yn ddarostyngedig i ofyniad i archebu ymlaen llaw, a fyddai'n cael ei ddiffinio'n statudol am y tro cyntaf. Byddai hyn yn ei gwneud yn ofynnol i ddarparu amcangyfrif o'r pris am y daith ymlaen llaw, os gofynnid am hynny, a rhwymedigaethau i gadw cofnodion. Gallai'r gofynion hyn gael eu mireinio ymhellach drwy safonau cenedlaethol fel y nodir gan yr Ysgrifennydd Gwladol. (*Tudalen 32*)

Argymhelliad 8

Nid ydym yn argymell cyflwyno gofynion i gadw cofnodion mewn perthynas â

thacsis ac eithrio lle maent yn codi teithwyr y tu allan i'w hardal drwyddedu. (Tudalen 32)

Argymhelliad 9

Rydym yn argymell y dylai swyddogion atal awdurdodau lleol fod â phŵer gorfodi newydd i'w gwneud yn ofynnol i gerbydau trwyddedig symud ymlaen lle bydd y swyddog yn ystyried:

(1) bod tebygolrwydd rhesymol y gallai'r cyhoedd gredu bod y cerbyd ar gael i'w logi ar unwaith;

(2) bod y cerbyd yn achosi rhwystr i lif y traffig; neu

(3) bod y gyrrwr yn ceisio mynd â gwaith oddi wrth dacsis y rheng. (Tudalen 33)

Argymhelliad 10

Rydym yn argymell cyflwyno trosedd newydd sy'n ei gwneud yn anghyfreithlon i unrhyw un heblaw gyrrwr tacsî trwyddedig lleol i dderbyn archeb am daith yn dechrau yn y fan a'r lle. (Tudalen 34)

Argymhelliad 11

Rydym yn argymell y dylai gorfodi sylw gael ei gadw yn ei ffurf bresennol. Dylai fod yn agored i awdurdodau trwyddedu fynegi gorfodi sylw fel amser neu bellter o'r pwynt llogi, neu fel ymestyn i ffiniau parth trwyddedu. Dylai awdurdodau trwyddedu hefyd allu ymestyn y pellter gorfodi sylw hyd at saith milltir y tu hwnt i ffin yr ardal trwyddedu, neu ugain milltir yn achos Transport for London. (Tudalen 37)

Argymhelliad 12

Dylai awdurdodau trwyddedu fod â'r pŵer i wneud penderfyniad y dylai tacsî yn eu hardaloedd nhw fod o dan ddyletswydd i stopio pan gânt eu cymell i wneud. Mewn ardaloedd o'r fath, byddai'n drosedd i yrrwr tacsî mewn cerbyd sy'n arddangos arwydd "i'w logi" beidio â stopio mewn ymateb i rywun yn codi llaw arno i'w stopio, heb esgus rhesymol. (Tudalen 38)

Argymhelliad 13

Dylai awdurdodau trwyddedu fod o dan ddyletswydd i ymgynghori ynghylch yr angen i newid darpariaeth rheng; ac i ystyried a ddylai rhengoedd newydd gael eu ffurfio, neu rai cyfredol eu symud neu eu dileu, ar sail gyfnodol nad yw'n fwy na bob tair blynedd. (Tudalen 39)

Argymhelliad 14

Rydym yn argymell y dylai'r rhai sy'n gweithredu yn ystod eu busnes sy'n trosglwyddo archebion tacsî neu hurio preifat i ddarparwyr y maent yn eu hadnabod neu y maent yn amau nad oes ganddynt drwydded fod yn euog o dramgwydd. (Tudalen 41)

Argymhelliad 15

Nid ydym yn bwriadu ei gwneud yn ofynnol i gyfryngwyr sy'n gweithio gyda thacsis trwyddedig yn unig (y cyfeiriwn atynt fel "cylchdeithiau radio") fod yn drwyddedig. (Tudalen 44)

Argymhelliad 16

Rydym yn argymell y dylai gweithredwyr trwyddedig (y cyfeirir atynt yn y ddeddfwriaeth yn y dyfodol fel "anfonwyr") gael eu cadw fel elfen angenrheidiol o reoleiddio gwasanaethau hurio preifat. (*Tudalen 46*)

Argymhelliad 17

Rydym yn argymell y dylai trwyddedu gweithredwyr ymdrin â swyddogaethau anfon yn unig, ac na ddylent mwyach fod yn berthnasol i wahodd neu dderbyn archebion fel y cyfryw. Ond os dangosir bod unigolyn neu gwmni wedi derbyn archeb cerbyd hurio, dylai rhagdybiaeth godi bod y person hwnnw hefyd wedi "anfon" y gyrrwr. Mae hyn yn sicrhau atebolrwydd parhaus y rheiny sydd, yng nghwrs busnes, yn derbyn archebion cerbydau llogi gan y cyhoedd. (*Tudalen 48*)

Argymhelliad 18

Dylai fod yn drosedd hefyd, yn ystod busnes, i anfon cerbyd neu yrrwr heb drwydded. Byddai hefyd yn drosedd i berson anfon cerbyd hurio preifat a gyrrwr oni bai bod gan y person hwnnw drwydded anfonwr. Byddai'n amddiffyniad pe credid yn rhesymol bod gan y gyrrwr a'r cerbyd drwyddedau tacsï priodol. (*Tudalen 48*)

Argymhelliad 19

Dylai personau sy'n derbyn archeb cerbyd hurio yng nghwrs busnes fod o dan ddyletswydd i ddarparu gwybodaeth i'r llogwr mewn perthynas ag unrhyw berson y maent wedi trosglwyddo'r archeb iddo. (*Tudalen 48*)

PENNOD 4 - DIFFINIADAU A CHWMPAS

Argymhelliad 20

Rydym yn argymell y dylai ein diwygiadau arfaethedig ymestyn i Gymru a Lloegr i gyd, gan gynnwys Llundain a Plymouth (*Tudalen 55*)

Argymhelliad 21

Dylai trwyddedu tacsï a hurio preifat gwmpasu cerbydau waeth beth yw eu ffurf neu eu hadeiladwaith, gan gynnwys cerbydau di-fodur. (*Tudalen 57*)

Argymhelliad 22

Rydym yn argymell y dylai gofynion trwyddedu tacsï a hurio preifat gynnwys gwasanaethau a ddarperir ar gyfer elw masnachol yn unig. (*Tudalen 63*)

Argymhelliad 23

Rydym yn argymell na ddylai trwyddedu tacsï a llogi preifat gynnwys cludo teithiwr fel rhan ategol neu atodol o wasanaeth arall. (*Tudalen 63*)

Argymhelliad 24

Rydym yn argymell, at ddibenion deddfwriaeth tacsï, llogi preifat a cherbydau gwasanaethau cyhoeddus, y dylai pob sedd i deithwyr a manau sy'n gallu cario teithwyr sy'n sefyll gael eu cynnwys wrth asesu gallu cerbyd i gludo. (*Tudalen 66*)

Argymhelliad 25

Rydym yn argymell y dylid rhoi ystyriaeth i adolygu'r meini prawf ar gyfer trwyddedu cerbyd fel "cerbyd gwasanaeth cyhoeddus bach", gan eu canoli'n fwy amlwg ar wasanaethau bws lleol. (*Tudalen 67*)

Argymhelliad 26

Rydym yn argymell ymestyn cyrhaeddiad trwyddedu tacsis a llogi preifat i gerbydau mwy mewn dau amgylchiad:

(a) ar sail orfodol, mewn perthynas â limwsinau hir a cerbydau nofolti; a

(b) ar sail ddewisol, lle mae darparwyr am ddefnyddio cerbydau mwy mewn busnes tacsis neu hurio preifat. (*Tudalen 70*)

Argymhelliad 27

Rydym yn argymell y dylai fod gan yr Ysgrifennydd Gwladol y pŵer i eithrio rhai categorïau o gerbydau neu wasanaethau a ddefnyddir i gludo teithwyr i'w llogi rhag y gofyniad i ddal trwydded tacsî neu drwydded hurio preifat. Byddai awdurdodau trwyddedu, fodd bynnag, yn cadw'r pŵer i osod gofynion trwyddedu ar gerbydau a ddefnyddir fel tacsîs o fewn eu hardal trwyddedu lleol. (*Tudalen 71*)

Argymhelliad 28

Rydym yn argymell y dylai ceir priodas ac angladd barhau i gael eu heithrio rhag trwyddedu tacsîs a llogi preifat pan fydd y cerbyd yn cael ei ddefnyddio mewn cysylltiad â phriodas neu angladd. (*Tudalen 74*)

Argymhelliad 29

Dylid caniatáu defnydd nad yw'n broffesiynol o dacsî trwyddedig a cherbydau hurio preifat, gan gynnwys gan yrwyr heb fod yn broffesiynol, yn amodol ar dybiaeth amodol bod cerbydau o'r fath yn cael eu defnyddio yn broffesiynol pan fyddant yn cludo teithwyr. (*Tudalen 77*)

PENNOD 5 - SAFONAU CENEDLAETHOL CYFFREDIN AR GYFER TACSIS A HURIO PREIFAT

Argymhelliad 30

Rydym yn argymell cyflwyno safonau cenedlaethol ar gyfer tacsîs a gwasanaethau hurio preifat. (*Tudalen 80*)

Argymhelliad 31

Dylai safonau cenedlaethol hyrwyddo gorfodi, gwarchod yr amgylchedd a hygyrchedd, yn ogystal â diogelwch. (*Tudalen 82*)

Argymhelliad 32

Dylai safonau cenedlaethol ar gyfer gwasanaethau tacsîs fod yn debyg, ond nid o reidrwydd yn union yr un fath â safonau cenedlaethol ar gyfer gwasanaethau hurio preifat. (*Tudalen 82*)

Argymhelliad 33

Rydym yn argymell y dylai safonau gyrrwyr a cherbydau gael eu gosod mewn is-ddeddfwriaeth gan yr Ysgrifennydd Gwladol. (*Tudalen 84*)

Argymhelliad 34

Dylai pŵer yr Ysgrifennydd Gwladol i osod safonau fod yn destun gofyniad i ymgynghori'n statudol. (*Tudalen 91*)

Argymhelliad 35

Rydym yn argymell na ddylai'r gallu i wneud cais am drwydded cerbyd gael ei gyfyngu mwyach i berchnogion cerbydau. (*Tudalen 93*)

Argymhelliad 36

Ni ddylai ymgeiswyr am drwyddedau cerbydau fod yn ddarostyngedig i brawf person addas a phriodol. (*Tudalen 95*)

Argymhelliad 37

Rydym yn argymell na ddylai awdurdodau trwyddedu gael pŵer cyffredinol i osod amodau unigol ar ddeiliaid trwyddedau tacsï neu hurio preifat. (*Tudalen 98*)

PENNOD 6 - TROSEDDAU PENODOL I'R MASNACHAU TACSI A HURIO PREIFAT

Argymhelliad 38

Rydym yn argymell y dylai'r Ysgrifennydd Gwladol arfer y pŵer i osod safonau i ddarparu bod euogfarn am droseddau penodedig yn gyfystyr â thorri amod trwyddedu, neu yn anghydnaws gyda chymhwyster i ddal trwydded. (*Tudalen 101*)

Argymhelliad 39

Dylai'r Ysgrifennydd Gwladol fod â'r pŵer i ddynodi amodau trwydded penodol, a bydd eu torri yn gyfystyr â throstedd. (*Tudalen 102*)

PENNOD 7 - SAFONAU CENEDLAETHOL AR GYFER HURIO PREIFAT

Argymhelliad 40

Dylai gwasanaethau hurio preifat fod yn ddarostyngedig i safonau cenedlaethol yn unig. Ni ddylai awdurdodau trwyddedu bellach fod â'r pŵer i osod amodau lleol. (*Tudalen 104*)

Argymhelliad 41

Rydym yn argymell y dylai anfonwyr barhau i fod yn ddarostyngedig i ofynion person addas a phriodol fel rhan o safonau cenedlaethol. (*Tudalen 105*)

Argymhelliad 42

Rydym yn argymell y dylai anfonwyr fod yn ddarostyngedig i ddyletswydd statudol i gadw cofnodion ym mha bynnag ffurf a ragnodir gan yr Ysgrifennydd Gwladol. (*Tudalen 107*)

Argymhelliad 43

Dylai gofynion ar gyfer arwyddion ar gyfer cerbydau hurio preifat ffurfio rhan o'r safonau cenedlaethol a bennir gan yr Ysgrifennydd Gwladol. Dylai'r Ysgrifennydd Gwladol osod gofynion sy'n anelu at sicrhau bod y cyhoedd yn gallu gwahaniaethu'n rhwydd rhwng tacsis a cherbydau hurio preifat. (*Tudalen 112*)

Argymhelliad 44

Rydym yn argymhell na ddylai gweithredwr / anfonwyr bellach gael eu cyfyngu i weithio'n unig gyda gyrwyr a cherbydau y mae eu trwyddedau wedi'u rhoi gan yr un awdurdod trwyddedu â'r anfonwr. (*Tudalen 115*)

Argymhelliad 45

Dylai anfonwyr fod â'r gallu i is-contractio archebion i unrhyw anfonwr yng Nghymru a Lloegr. (*Tudalen 117*)

PENNOD 8 - SAFONAU TACSIS LLEOL

Argymhelliad 46

Rydym yn argymhell y dylai awdurdodau trwyddedu gadw'r pŵer i osod safonau tacsis lleol dros ac uwchben safonau cenedlaethol. (*Tudalen 120*)

Argymhelliad 47

Dylai fod yn ofynnol i awdurdodau trwyddedu ymgynghori ynghylch amodau trwyddedu ychwanegol i yrwyr tacsis a cherbydau. (*Tudalen 121*)

PENNOD 9 - RHEOLEIDDIO PRISIAU TACSIS

Argymhelliad 48

Dylai awdurdodau trwyddedu gadw'r gallu i reoleiddio prisiau tacsis, mewn perthynas ag unrhyw daith o fewn y pellter gorfodol. (*Tudalen 125*)

Argymhelliad 49

Dylai gyrrwr tacsis gael yr hawl i godi mwy na'r pris mesuredig am deithiau sy'n dechrau y tu mewn i'r ardal drwyddedu ac yn gorffen y tu hwnt i'r pellter gorfodi sylw dim ond os yw hyn yn cael ei gytuno o flaen llaw. Yn achos teithiau a archebwyd ymlaen llaw yn dechrau y tu allan i'r pellter gorfodi sylw dylai'r pris neu amcangyfrif gael eu rhoi wrth wneud cais am hynny ac, os felly, eu cofnodi. (*Tudalen 125*)

Argymhelliad 50

Rydym yn argymhell y dylai awdurdodau trwyddedu gadw'r pŵer i reoleiddio prisiau a godir am deithiau tacsis a archebwyd ymlaen llaw. Fodd bynnag, ni ddylai fod unrhyw bŵer i reoleiddio ffioedd archebu trydydd parti, cyn belled ag y bo'r rhain yn cael eu cytuno o flaen llaw. (*Tudalen 130*)

PENNOD 10 - GWEINYDDU'R SYSTEM TRWYDDEDU

Argymhelliad 51

Dylai egwyddor adennill costau barhau i fod yn gymwys mewn perthynas â ffioedd trwyddedu tacsis a hurio preifat. (*Tudalen 134*)

Argymhelliad 52

Dylai awdurdodau trwyddedu allu casglu a defnyddio ffioedd trwyddedu o drwyddedu tacsis a hurio preifat ar gyfer y dibenion canlynol yn unig:

- (1) gweinyddu'r system trwyddedu (gan gynnwys ond nid yn gyfyngedig i brosesu ceisiadau ar gyfer rhoi neu adnewyddu trwyddedau a chynnal arolygiadau a phroffion);
- (2) adolygiadau sy'n ofynnol yn statudol o lefelau prisiau, darparu rhengoedd, hygyrchedd a chyfyngiadau ar y niferoedd presennol o leiaf bob tair blynedd;
- (3) gorfodi'r system drwyddedu, gan gynnwys ond heb fod yn gyfyngedig i reoli a goruchwyllo gwasanaethau tacsis a hurio preifat (trwyddedig neu ddirwyddedig) a gweithgareddau sy'n gysylltiedig ag atal neu ddiddymu trwyddedau; a
- (4) darparu rhengoedd tacsis. (*Tudalen 134*)

Argymhelliad 53

Rydym yn argymhell y dylai'r Ysgrifennydd Gwladol osod ffi trwyddedu hurio preifat na ellid ei hamrywio yn lleol. Dylai ffioedd trwyddedu tacsis barhau i gael eu gosod yn lleol, ond ar lefel nad yw'n is na'r ffi hurio preifat cenedlaethol. (*Tudalen 135*)

Argymhelliad 54

Rydym yn argymhell y dylai'r Ysgrifennydd Gwladol fod â'r pŵer i sefydlu system o gronni ffioedd trwyddedau hurio preifat yn genedlaethol, at ddibenion aiddosbarthu'r rhain i adlewyrchu anghenion gorfodi, yn unol â pha bynnag gynllun o'r fath a allai fod yn rhagnodedig. (*Tudalen 136*)

Argymhelliad 55

Dylai awdurdodau trwyddedu fod â'r pŵer i gyfuno eu hardaloedd trwyddedu tacsis a hurio preifat. (*Tudalen 138*)

Argymhelliad 56

Rydym yn argymhell y dylai awdurdodau trwyddedu fod o dan ddyletswydd i gyhoeddi eu data am drwyddedu gyrwyr, cerbydau a gweithredwyr ym mha bynnag ffurf sy'n ofynnol gan yr Ysgrifennydd Gwladol. (*Tudalen 140*)

Argymhelliad 57

Dylai awdurdodau trwyddedu fod â phwerau mwy hyblyg i gyflwyno a chael gwared ar barthau trwyddedu tacsis. Byddai'r pŵer hwn yn caniatáu dileu neu gyflwyno parthau o fewn ardal drwyddedu. Dylai'r pŵer fod yn destun ymgynghori a phrawf budd y cyhoedd statudol. (*Tudalen 143*)

PENNOD 11 - CYFYNGIADAU AR NIFEROEDD

Argymhelliad 58

Rydym yn argymhell y dylai awdurdodau trwyddedu barhau i gael y pŵer i gyfyngu ar nifer y cerbydau tacsï a drwyddedir yn eu hardal. (*Tudalen 159*)

Argymhelliad 59

Dylai pŵer awdurdodau trwyddedu i osod cyfyngiadau ar niferoedd fod yn amodol ar brawf lles y cyhoedd statudol. Ymhellach, dylai'r Ysgrifennydd Gwladol gael pwerau i wneud rheoliadau yn rhagnodi sut y dylai'r prawf statudol gael ei gymhwyso. (*Tudalen 162*)

Argymhelliad 60

Dylai penderfyniadau i gyfyngu ar nifer y tacsïs gael ei adolygu o leiaf bob tair blynedd a dylai fod yn ddarostyngedig i ymgynghori lleol yn unol â pha bynnag weithdrefnau a gaiff eu rhagnodi mewn rheoliadau a wneir gan yr Ysgrifennydd Gwladol. (*Tudalen 162*)

Argymhelliad 61

Mewn ardaloedd trwyddedu lle mae cyfyngiadau ar niferoedd eisoes yn bodoli ar adeg cyflwyno ein diwygiadau, ond nid mewn ardaloedd eraill, dylai deiliaid trwyddedau cerbydau barhau i fod yn gallu trosglwyddo eu trwyddedau tacsï am breimiwm. (*Tudalen 166*)

PENNOD 12 - HYGRCHEDD

Argymhelliad 62

Rydym yn argymhell y dylai fod yn ofynnol i yrwyr tacsïs a gywyr llogi preifat ymgymryd â hyfforddiant ymwybyddiaeth o anabledd o safon a bennir gan yr Ysgrifennydd Gwladol. (*Tudalen 170*)

Argymhelliad 63

Rydym yn argymhell bod yr Ysgrifennydd Gwladol yn gofyn bod gwybodaeth am sut i gwyno am wasanaethau tacsïs a cherbydau hurio preifat yn cael ei harddangos mewn tacsïs a cherbydau hurio preifat. (*Tudalen 171*)

Argymhelliad 64

Rydym yn argymhell y dylai awdurdodau trwyddedu lleol arddangos gwybodaeth am gwynion mewn swyddfeydd, llyfrgelloedd ac ar wefannau. (*Tudalen 171*)

Argymhelliad 65

Rydym yn argymhell bod awdurdodau trwyddedu yn cynnal adolygiad hygrychedd bob tair blynedd. (*Tudalen 172*)

Argymhelliad 66

Rydym yn argymhell bod yr Ysgrifennydd Gwladol yn ei gwneud yn ofynnol i ddeiliaid trwyddedau tacsï a hurio preifat a thrwyddedau anfonwyr gydymffurfio â Deddf Cydraddoldeb 2010 fel un o amodau'r drwydded. (*Tudalen 175*)

Argymhelliad 67

Rydym yn argymell y dylai awdurdodau trwyddedu ailystyried dyluniad rhengoedd i sicrhau cydymffurfiaeth â Deddf Cydraddoldeb 2010. (*Tudalen 177*)

Argymhelliad 68

Rydym yn argymell y dylai amodau trwyddedu nodi y dylid darparu gwybodaeth am yr awdurdod trwyddedu a gweithredwyr lleol mewn fformatau eraill, yn ogystal â gwybodaeth am y mathau o gerbydau sydd ar gael yn eu hardal. (*Tudalen 177*)

Argymhelliad 69

Rydym yn argymell y dylai'r Ysgrifennydd Gwladol fod â'r pŵer i osod gofynion mynediad ar weithredwyr / anfonwyr mawr. Yn benodol, dylai'r pŵer ganiatáu gosod cwtâu o gerbydau hygyrch y mae'n rhaid iddynt fod ar gael i anfonwyr o'r fath. (*Tudalen 179*)

PENNOD 13 - GORFODI

Argymhelliad 70

Rydym yn argymell y dylai swyddogion trwyddedu sydd wedi cael eu hyfforddi'n addas a'u hachredu gael y pŵer i atal tacsis trwyddedig a cherbydau hurio preifat mewn man cyhoeddus er mwyn gwirio cydymffurfiad â gofynion trwyddedu. (*Tudalen 183*)

Argymhelliad 71

Dylid cadw'r drosedd o dwtio. Dylai barhau i fod yn drosedd y gellir ei chymhwysu'n eang sy'n ymestyn at bob person, boed hwnnw gyda neu heb drwydded. (*Tudalen 187*)

Argymhelliad 72

Rydym yn argymell y dylid cael amddiffyniad newydd i dwtio, lle mae'r deisyfu yn ymwneud â thacsi trwyddedig neu gerbyd hurio preifat, os digwydd y deisyfu mewn man a ddynodwyd gan yr awdurdod trwyddedu hwnnw ar gyfer y pwrpas hwnnw, a bod amodau a bennir gan yr awdurdod trwyddedu wedi cael eu bodloni. (*Tudalen 187*)

Argymhelliad 73

Rydym yn argymell bod y Cyngor Dedfrydu yn ystyried diwygio Canllawiau Dedfrydu Llys yr Ynadon mewn perthynas â thowtio am dacsî i gymryd i ystyriaeth natur fregus y personau y deisyfwyd arnynt fel ffactor perthnasol wrth ddedfrydu. (*Tudalen 189*)

Argymhelliad 74

Rydym yn argymell y dylai awdurdodau trwyddedu gael y pŵer i bowndio cerbydau a ddefnyddir mewn cysylltiad â thowtio. (*Tudalen 193*)

Argymhelliad 75

Dylai cosbau penodedig fod ymhlith y sancsiynau sydd ar gael o ran mân droseddau o dan y ddeddfwriaeth tacsî a hurio preifat. (*Tudalen 195*)

Argymhelliad 76

Rydym yn argymell ymestyn y pŵer i atal trwyddedau ar unwaith ar sail diogelwch y cyhoedd i bob math o drwyddedau, yn unol â'r sefyllfa bresennol yn Llundain. (*Tudalen 196*)

Argymhelliad 77

Dylai swyddogion trwyddedu allu cymryd camau gorfodi nad ydynt yn droseddol yn erbyn cerbydau, gyrwyr a gweithredwyr, a drwyddedwyd y tu allan i'w hardal drwyddedu. (*Tudalen 198*)

Argymhelliad 78

Rydym yn argymell y dylai pwerau i ddirymu trwydded fod ar gael i'r awdurdod trwyddedu a gyhoeddodd y drwydded honno yn unig. Ond dylai swyddogion gorfodi mewn ardal arall fod â'r pŵer i:

- (a) atal trwydded pan fyddant yn ystyried bod hyn yn angenrheidiol er budd diogelwch y cyhoedd;
a
- (b) gwneud argymhellion i'r awdurdod trwyddedu cartref ynghylch sancsiynau priodol, y mae'n rhaid i'r awdurdod cartref roi sylw iddynt. (*Tudalen 200*)

PENNOD 14 - GWRANDAWIADAU AC APELIADAU

Argymhelliad 79

Dylai'r hawl i apelio yn erbyn gwrthod rhoi neu adnewyddu trwyddedau tacsis a hurio preifat neu i'w hatal neu eu dirymu gael eu cyfyngu i'r ymgeisydd neu i ddeiliad y drwydded. (*Tudalen 202*)

Argymhelliad 80

Rydym yn argymell y dylai'r cam cyntaf yn y broses apelio mewn perthynas â gwrthod, atal neu ddirymu trwyddedau olygu hawl i fynnu bod awdurdodau trwyddedu yn ailystyried y penderfyniad gwreiddiol. Dylai apelwyr fod â'r hawl i osgoi'r cam hwn a mynd yn uniongyrchol at y llys ynadon. (*Tudalen 206*)

Argymhelliad 81

Rydym yn argymell y dylai pob apêl ynghylch trwyddedu tacsis a hurio preifat gael ei chlywed yn y llys ynadon. (*Tudalen 209*)

Argymhelliad 82

Rydym yn argymell y dylid cadw hawl i apelio ymlaen i Lys y Goron. (*Tudalen 210*)

Argymhelliad 83

Rydym yn argymell y dylai ymgeiswyr am drwydded cerbyd ar gyfer cerbyd optio i mewn fod â hawl i apelio i'r Uwch Dribiwnlys os bydd eu cais yn cael ei wrthod ar sail gwrthwynebiad gan yr Uwch Gomisiynydd Traffig. (*Tudalen 210*)

Argymhelliad 84

Rydym yn argymhell y dylai trefn adolygiad barnwrol Llys Sirol tebyg i'r un a ddarperir o dan Ddeddf Tai 1996 fod ar gael i herio amodau taccis a bennwyd gan awdurdodau trwyddedu. (*Tudalen 212*)