



Department  
for Environment  
Food & Rural Affairs



Department  
for Transport

# **Crynodeb o ymatebion i ymgynghoriad llywodraeth y DU ar adnabod taccsis a cherbydau hurio preifat sy'n mynd i mewn i Barth Aer Glân sy'n codi tâl**

**Ionawr 2019**



---

Llywodraeth Cymru  
Welsh Government



© Hawlfraint y Goron 2019

Gallwch aildefnyddio'r wybodaeth hon (ac eithrio'r logos) am ddim mewn unrhyw fformat neu gyfrwng, o dan delerau fersiwn 3 y Drwydded Llywodraeth Agored. Er mwyn gweld y drwydded hon ewch i [www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/](http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/) neu e-bostiwch [PSI@nationalarchives.gsi.gov.uk](mailto:PSI@nationalarchives.gsi.gov.uk)

Mae'r cyhoeddiad hwn ar gael yn [www.gov.uk/government/publications](http://www.gov.uk/government/publications)

Dylid anfon unrhyw ymholiadau ynglŷn â'r cyhoeddiad hwn atom yn:

[2017AirQualityPlan@defra.gov.uk](mailto:2017AirQualityPlan@defra.gov.uk)

Joint Air Quality Unit  
Defra/DfT  
Ground Floor  
Seacole Building  
2 Marsham Street  
London  
SW1P 4DF

[www.gov.uk/defra](http://www.gov.uk/defra)

## Cynnwys

1. Cyflwyniad .....	1
1.1 Nifer yr ymatebion .....	2
1.2 Themâu Cyffredin.....	3
2. Ymatebion fesul cwestiwn.....	5
3. Themâu o adborth digwyddiadau rhanddeiliaid .....	8
4. Y camau nesaf.....	8
Atodiad A: Rhestr o'r ymatebwyr .....	12

# 1. Cyflwyniad

1. Mae llygredd aer wedi lleihau'n sylweddol ers 2010, ond mae mwy angen ei wneud o hyd i wella ansawdd yr aer rydym yn ei anadlu. Yr her fwyaf uniongyrchol o ran ansawdd aer yw crynodiadau nitrogen deuocsid yng nghyffiniau ffyrdd, yr unig derfyn ansawdd aer statudol nad yw'r DU yn ei fodloni ar hyn o bryd. Ym mis Gorffennaf 2017, cyhoeddodd Llywodraeth y DU gynllun y DU ar gyfer mynd i'r afael â chrynodiadau o nitrogen deuocsid ymyl ffordd. Cyhoeddwyd atodiad i'r cynllun ar 5 Hydref 2018. Ym mis Gorffennaf 2018, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei chynllun atodol interim i gynllun y DU. Cyhoeddwyd y cynllun terfynol ar 29 Tachwedd 2018. Yn ogystal, cyhoeddwyd *The Clean Air Strategy*, ar 14 Ionawr. Mae'n egluro'n cynlluniau ar gyfer ymdrin â phob ffynhonnell o lygredd aer, gan wneud yr aer yn iachach i'w hanadlu, gwarchod natur a hybu'r economi. Mae'r strategaeth yn cyd-fynd â thair strategaeth bwysig arall gan lywodraeth y DU: ein *Industrial Strategy*, ein *Clean Growth Strategy* a'n *25 Year Environment Plan*.

2. Oherwydd natur hynod leol y broblem, mae gwybodaeth leol yn hollbwysig wrth ddatrys problemau llygredd mewn ardaloedd lle yr eir y tu hwnt i'r terfynau statudol. Mae Llywodraeth y DU yn mabwysiadu rôl arwain genedlaethol gref ac yn rhoi cymorth ariannol ac arbenigol i 61 o awdurdodau lleol yn Lloegr i ddatblygu cynlluniau pwrpasol, arloesol wedi'u teilwra i natur y broblem o ran nitrogen deuocsid yn eu hardaloedd lleol eu hunain, er mwyn gostwng lefelau'r llygrydd hwn cyn gynted â phosibl. Mae Llywodraeth Cymru yn defnyddio'r un dull gweithredu gyda dau awdurdod lleol yng Nghymru.

3. Bydd Parthau Aer Glân yn chwarae rhan allweddol yn y gwaith o gyflawni nifer o'r cynlluniau lleol hyn. Nid oes rhaid i gynigion Parthau Aer Glân gynnwys parth codi tâl. Fodd bynnag, os nad oes unrhyw opsiynau hyfyw eraill i leihau llygredd aer i lefelau a ganiateir yn gyfreithlon yn y cyfnod byrraf posibl, gall rhai awdurdodau lleol benderfynu cyflwyno parthau lle mae'n ofynnol i berchnogion cerbydau dalu tâl i fynd i mewn i barth, neu symud o'i amgylch, os ydynt yn gyrru cerbyd nad yw'n bodloni'r safon allyrru benodol ar gyfer y math o gerbyd sydd ganddynt yn y parth hwnnw. Fodd bynnag, mae'n rhaid i hyn gael ei wneud mewn ffordd nad yw'n cosbi teuluoedd cyffredin sy'n gweithio yn annheg a brynodd gerbydau diesel gyda phob ewyllys da.

4. Mae sawl awdurdod lleol yn Lloegr wedi ymgynghori ar gynigion ar gyfer Parthau Aer Glân sy'n codi tâl fel rhan o'u dewis opsiwn i sicrhau cydymffurfiaeth â therfynau NO<sub>2</sub> yn yr

amser byrraf posibl. Mewn rhai achosion, bydd awdurdodau lleol yn gweithredu Parthau Aer Glân sy'n codi tâl ar dacsis a cherbydau hurio preifat ond nid ceir preifat. Efallai y bydd awdurdodau lleol hefyd am bennu lefel wahanol o dâl ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat a cheir preifat. Yn yr amgylchiadau hyn, bydd yn rhaid bod awdurdodau lleol yn gallu gwahaniaethu rhwng ceir preifat a thacsis a cherbydau hurio preifat.

5. Mae awdurdodau trwyddedu yng Nghymru a Lloegr (sef awdurdodau unedol fel arfer, cynghorau dosbarth neu yn Llundain, Transport for London), eisoes yn cadw manylion cofrestru pob cerbyd sydd wedi cael ei drwyddedu ganddynt fel tacsis neu gerbyd hurio preifat. Fodd bynnag, nid oes ganddynt fynediad i wybodaeth debyg ar gyfer cerbydau sydd wedi cael eu trwyddedu gan awdurdodau trwyddedu eraill (y cyfeirir atynt o hyn ymlaen fel "cerbydau y tu allan i'r ardal"). O ganlyniad, efallai na fydd yn bosibl i awdurdod lleol adnabod tacsis neu gerbyd hurio preifat sydd wedi cael ei drwyddedu gan awdurdod arall. Byddai hyn yn tanseilio ei allu i weithredu ei Barth Aer Glân yn effeithiol lle y penderfynwyd bod angen codi tâl ar dacsis a cherbydau hurio preifat.

6. Mae'r Llywodraeth (mae cyfeiriadau at y Llywodraeth yn golygu Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru) wedi ymrwymo i gefnogi cyflwyno mesurau awdurdodau lleol a gyflwynwyd dan gynllun y DU i fynd i'r afael â chrynodeiadau nitrogen deuocsid ymyl ffordd. Felly, cynhaliwyd ymgynghoriad rhwng 5 Hydref a 2 Tachwedd ar:

- y cynnig i greu cronfa ddata ganolog er mwyn gallu adnabod pob tacsis a cherbyd hurio preifat sy'n gweithredu yng Nghymru a Lloegr, ni waeth ble y cawsant eu trwyddedu, er mwyn gorfodi a gweithredu Parthau Aer Glân sy'n codi tâl; a'r
- dull o orfodi awdurdodau trwyddedu i rannu'r data hyn drwy ddefnyddio pwerau o dan Ddeddf yr Amgylchedd 1995.

7. Mae'r ddogfen hon yn crynhoi'r ymatebion i'r ymgynghoriad hwn ac yn egluro'r camau nesaf y bydd y Llywodraeth yn eu cymryd. Nid yw'n cynnig barn fanwl ar y sylwadau a dderbyniwyd.

## 1.1 Nifer yr ymatebion

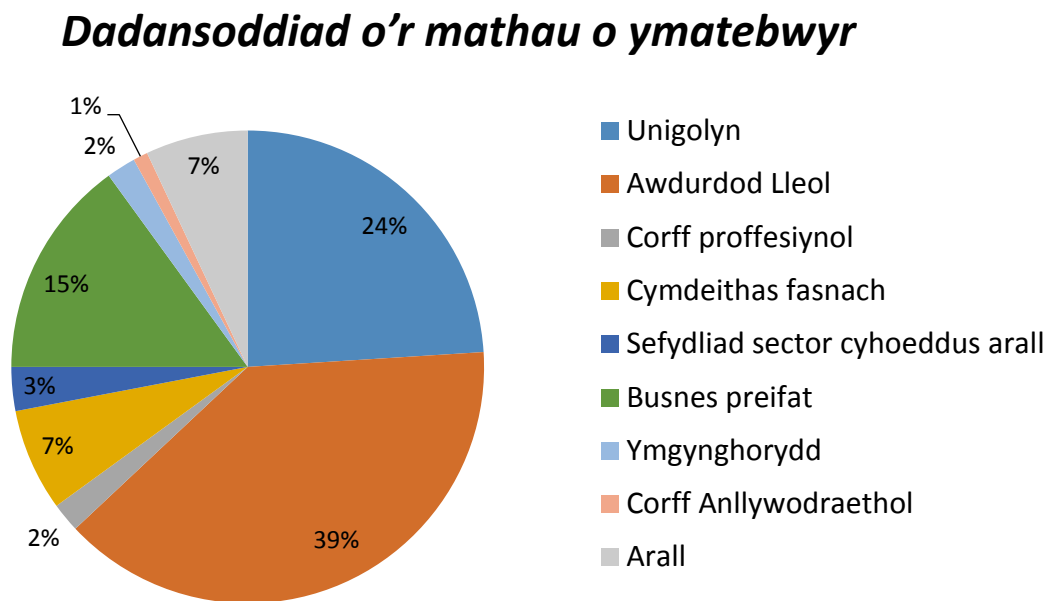
8. Derbyniwyd 102 o ymatebion i'r ymgynghoriad. Roedd y rhain yn cynnwys:

- 94 ymateb trwy borth ar-lein Citizen Space yn ymateb yn uniongyrchol i'r cwestiynau;

- 8 ymateb trwy e-bost neu drwy'r post.

9. Ar gyfer yr ymatebion post neu e-bost, lle atebodd yr ymatebwyr y cwestiynau ymgynghori penodol, maent wedi'u cynnwys yn yr ystadegau dadansoddi yn y ddogfen hon drwyddi draw. Lle'r oeddent yn rhoi sylwadau mwy cyffredinol, mae'r sylwadau wedi'u defnyddio yn y dadansoddiad ehangach ac wrth ddewis themâu allweddol o'r holl sylwadau. Mae rhestr o'r ymatebwyr yn Atodiad A. Mae dadansoddiad o'r mathau o ymatebwyr yn ffigur 1.

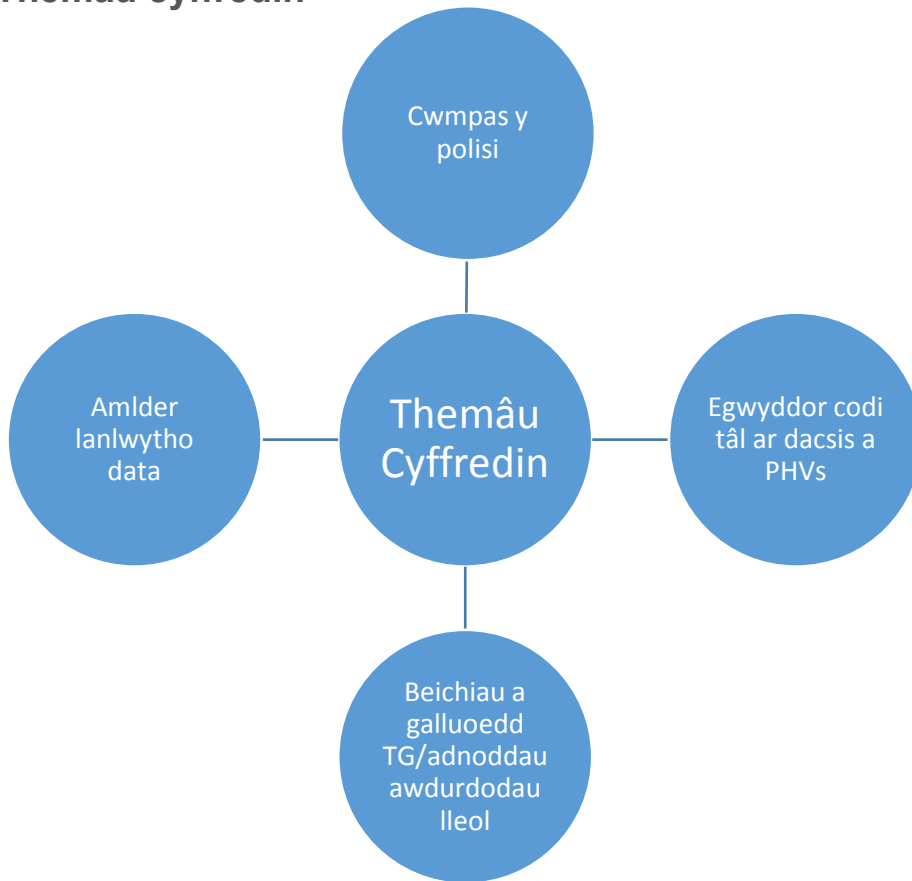
**Ffigur 1: Dadansoddiad o'r mathau o ymatebwyr**



## 1.2 Themâu Cyffredin

10. Crynhoir themâu cyffredin a ddeilliodd o'r ymatebion yn ffigur 2.

**Ffigur 2: Themâu cyffredin**



11. Roedd ymatebwyr ar draws ystod eang o gategoriâu'n cydnabod yr angen i wella ansawdd aer. Roedd dros dri chwarter yr ymatebwyr yn ystyried bod creu cronfa ddata i gasglu a chynnal data penodol ar daccsis a cherbydau hurio preifat er mwyn gwahaniaethu rhwng y mathau hyn o gerbydau a cherbydau preifat i gefnogi Parthau Aer Glân sy'n codi tâl yn ateb effeithiol.
12. Roedd nifer o ymatebwyr yn gwrthwynebu'r egwyddor gyffredinol o godi tâl ar daccsis a cherbydau hurio preifat a chafodd hyn ei gynnwys yn eu hymatebion i nifer o gwestiynau.
13. Cyfeiriwyd at y mater o adnoddau digonol i awdurdodau lleol mewn ymatebion i nifer o gwestiynau'r ymgynghoriad a gwnaeth ymatebwyr sylwadau ar allu TG awdurdodau lleol hefyd.
14. Gwnaeth nifer o ymatebwyr sylwadau ar faterion polisi ehangach fel rhan o'u hymatebion i nifer o gwestiynau'r ymgynghoriad, yn arbennig ar y gwaith sy'n cael ei wneud gan Grŵp Gorchwyl a Gorffen yr Adran Drafnidiaeth ar drwyddedu Taccsis a Cherbydau Hurio Preifat.



## 2. Ymatebion fesul cwestiwn

**C1. Yn eich barn chi a yw creu cronfa ddata ganolog i gasglu a chynnal data penodol ar dacsis a cherbydau hurio preifat yn ffordd briodol o fynd i'r afael â'r anawsterau sy'n gysylltiedig â gwahaniaethu rhwng y mathau hyn o gerbydau a cherbydau preifat i gefnogi Parthau Aer Glân sy'n codi tâl?**

15. Roedd mwyafrif yr ymatebwyr (75%) yn cefnogi creu cronfa ddata ganolog fel yr ateb mwyaf effeithiol i alluogi tacsis a cherbydau hurio preifat i gael eu hadnabod at ddibenion gorfodi a gweithredu Parthau Aer Glân sy'n codi tâl. Gwnaeth yr ymatebwyr a ddywedodd nad oeddent yn cefnogi hynny, grybwyll amrywiaeth o resymau, gan gynnwys: pryderon y byddai'r gronfa ddata'n dyblygu'r wybodaeth sydd gan y DVLA eisoes; dylid ehangu'r gronfa ddata i ystyried yr argymhellion a wnaed gan y Grŵp Gorchwyl a Gorffen; a gwrthwynebiad i'r egwyddor gyffredinol o godi tâl ar dacsis a cherbydau hurio preifat.

16. Gwnaeth nifer o ymatebwyr sylwadau ar y gofynion adnoddau ar gyfer adeiladu a chynnal y gronfa ddata a sicrhau bod gan awdurdodau lleol ddigon o adnoddau. Gwnaeth nifer fechan o ymatebwyr sylwadau hefyd am wahaniaethu rhwng defnydd preifat a defnydd busnes o dacsis a cherbydau hurio preifat at ddibenion codi tâl.

**C2. A oes gennych unrhyw sylwadau ar y defnydd arfaethedig o bwerau o dan Ddeddf yr Amgylchedd 1995 i orfodi pob awdurdod trwyddedu yng Nghymru a Lloegr i anfon y data ar dacsis a cherbydau hurio preifat i'r gronfa ddata?**

17. Gwnaeth 44% o'r ymatebwyr sylwadau ar y cwestiwn hwn. Roedd y rhan fwyaf yn gefnogol i'r defnydd o bwerau o dan Ddeddf yr Amgylchedd 1995. Gwnaed sylwadau am gostau darparu'r data (y dylai'r llywodraeth ganolog neu'r awdurdodau hynny sy'n cyflwyno Parthau Aer Glân sy'n codi tâl eu talu), eithrio cynghorau os nad oeddent yn agos at Barth Aer Glân sy'n codi tâl a'r cyfle a gollir i gasglu set ehangach o ddata.

**C3. Yn eich barn chi, beth yw'r prif rwystrau technegol i ddwyn y data trwyddedu ar dacsis a cherbydau hurio preifat ynghyd yn llwyddiannus mewn un gronfa ddata genedlaethol? Pa dystiolaeth sydd gennych, os o gwbl, o ddulliau gweithredu posibl a fyddai'n mynd i'r afael â'r rhwystrau hyn?**

Gwnaeth 81% o'r ymatebwyr sylwadau ar y cwestiwn hwn. Roedd pryderon y gallai'r gronfa ddata arwain at lwyth gwaith a chostau ychwanegol i awdurdodau lleol. Roeddynt yn defnyddio amrywiaeth o systemau TG. Teimlai rhai ymatebwyr y byddai darparu data'n eithaf syml ond gwnaeth eraill grybwyll problemau posibl yn ymwneud â'r rhyngwyneb, materion diogelu data a'r angen am gytundebau rhannu data. Po symlaf y system (o ran y broses, a'r data sy'n ofynnol) yr hawsaf y byddai i'w defnyddio a chynnal cronfa ddata gywir.

**C4. A ydych yn teimlo bod y cynnig, y dylai awdurdodau lleol anfon data ar dacsis bob wythnos o leiaf, yn briodol neu'n amhriodol? Os nad ydych, beth yw'r amllder gofynnol priodol yn eich barn chi (rhowch unrhyw dystiolaeth a all fod gennych i ategu eich ymateb). A oes gennych unrhyw sylwadau eraill ar ba mor aml y dylai awdurdodau lleol anfon data ar dacsis i'r gronfa ddata?**

19. Roedd mwyafrif yr ymatebwyr (58%) yn cytuno bod wythnosol yn ddigonol. Mynegwyd pryderon gan eraill na fyddai hyn yn ddigon aml. Awgrymodd rhai ymatebwyr mai'r wybodaeth ddiweddaraf mewn amser real fyddai orau gan y byddai hyn yn lleihau gwaith trin â llaw, gan gadw costau mor isel â phosibl a lleihau gwallau a hepgoriadau. Ar y llaw arall, nid oedd awdurdodau trwyddedu llai na'r rhai gryn bellter oddi wrth Barth Aer Glân sy'n codi tâl yn gweld yr angen am ddiweddariad wythnosol gydag awgrymiadau yn amrywio o fisol, chwarterol neu flynyddol hyd yn oed. Datgelodd y sylwadau amrywiaeth eang yn y dechnoleg sydd ar gael i awdurdodau trwyddedu.

20. Roedd pryder y byddai'r baich profi'n disgyn ar y ceidwad cofrestredig pe bai gwallau neu hepgoriadau'n digwydd yn y data a phe bai hysbysiad cosb yn cael ei gyhoeddi'n anghywir. Yn ogystal, efallai nad y ceidwad cofrestredig yw'r gyrrwr bob amser. Gall un cerbyd gael ei yrru gan sawl gyrrwr. Byddai angen gofalu bod ffordd o sicrhau bod gyrrwr cywir yn talu'r ffi.

21. Nododd eraill y byddai baich gwaith ychwanegol ar awdurdodau lleol sydd dan bwysau eisoes ac fe wnaethon nhw ofyn a oes yr amser, y gallu a'r adnoddau sydd eu hangen gan awdurdodau lleol i ddarparu'r gwasanaeth hwn.

**C5. Pa ddata ychwanegol ar gerbydau y dylai fod yn ofynnol i awdurdodau trwyddedu eu cyflwyno er mwyn dilysu'r data ar dacsis a cherbydau hurio preifat? Pa dystiolaeth sydd gennych, os o gwbl, y byddai'r data ychwanegol hyn yn ffordd effeithiol o ddilysu?**

22. Gwnaeth 75% o'r ymatebwyr sylwadau ar y cwestiwn hwn. Teimlai rhai ymatebwyr y dylid darparu gwybodaeth ychwanegol mewn perthynas â gyrrwr y cerbyd. Roedd awgrymiadau eraill yn cynnwys lliw, gwneuthuriad, model ac oedran cerbyd, safon Ewropeaidd, MOT, cerbydau hygyrch i gadair olwyn (WAVs) a manylion gweithredwyr sy'n gysylltiedig â'r cerbyd hurio preifat. Rhybuddiodd rhai ymatebwyr yn erbyn darparu rhagor o wybodaeth. Byddai angen sicrhau bod mantais glir gan y byddai hyn yn cynyddu'r posibilrwydd o awdurdodau trwyddedu'n darparu data anghywir ac anghyson.

**C6. Pa ddata ychwanegol ar gerbydau a ddylai gael eu casglu yn eich barn chi er mwyn hwyluso'r broses o esemptio rhai mathau o dacsis neu gerbydau hurio preifat rhag talu tâl, os o gwbl?**

23. Atebodd 72% o'r ymatebwyr y cwestiwn hwn. Roedd rhai ymatebwyr yn teimlo y dylai cerbydau hygyrch i gadair olwyn gael eu heithrio rhag talu ffioedd mewn Parth Aer Glân ac

y dylai'r wybodaeth hon gael ei chofnodi yn y gronfa ddata. Awgrymodd eraill y dylai safon Ewropeaidd y cerbyd gael ei chofnodi hefyd. Roedd awgrymiadau eraill yn cynnwys gwneuthuriad a model y cerbyd, nifer y seddau teithwyr, manylion ôl-ffitio a'r defnydd o gerbyd ar gyfer contractau arbenigol.

### **C7. A ydych yn cytuno â'r rhagdybiaethau a wnaed yn yr Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol?**

### **C8. A ydych yn cytuno â chasgliadau canlyniadol yr Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol?**

### **C9. A ydych yn ymwybodol o unrhyw ddata ychwanegol a allai lywio'r Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol?**

24. Roedd mwyafrif y rhai a ymatebodd i gwestiynau am yr Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol yn teimlo bod y rhagdybiaethau a'r casgliadau canlyniadol yn gywir ar y cyfan a'u bod yn asesiad teg ar sail y wybodaeth gyfredol. Nodwyd y byddai'r canlyniad gwirioneddol yn dibynnu ar y fformat a fyddai'n cael ei ddefnyddio i drosglwyddo'r wybodaeth i'r gronfa ddata ganolog a'r meddalwedd y byddai ei angen. Mynegwyd pryderon ynghylch yr effaith bosibl ar swyddogion trwyddedu yn enwedig mewn perthynas â llwytho'r data cychwynnol a'r pwysau y gallai hyn ei roi ar adrannau. Darparwyd data mewn perthynas â hyn. Teimlai rhai ymatebwyr y dylid ehangu cwrpas yr Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol i gynnwys effeithiau ehangach cyflwyno Parthau Aer Glân sy'n codi tâl ar y sector tacsis a cherbydau hurio preifat.

### **C10. Os oes gennych unrhyw sylwadau pellach yr hoffech eu gwneud ar ddull y llywodraeth o alluogi awdurdodau lleol i godi taliadau perthnasol ar dacsis a cherbydau hurio preifat, nodwch hwy yma.**

25. Gwnaeth 56% o'r ymatebwyr sylwadau ar y cwestiwn hwn. Cawsom safbwyntiau amrywiol ar ddatblygiad y gronfa ddata arfaethedig. Dywedodd rhai ymatebwyr wrthym y dylid sefydlu system codi tâl ganolog ar draws y wlad gyda dull gorfodi unigol, cadarn. Dywedodd rhai hefyd y dylid cadw data'n ganolog er lles effeithlonrwydd ac i weithredu fel cronfa wrth gefn ar gyfer gwybodaeth a gedwir yn lleol. Byddai system ganolog yn atal gyrwyr rhag cofrestru mewn un ardal a gweithio mewn un arall. Teimlai un ymatebydd y dylid cael system ganolog gan nad oes gan lawer o awdurdodau lleol yr adnoddau na'r cymhwysedd i sefydlu cronfa ddata lleol. Roedd ymatebwyr eraill yn teimlo y gallai systemau a sefydlir yn lleol ymateb yn well i amodau lleol amrywiol.

26. Crybwyllodd cryn dipyn o ymatebwyr y broblem o reoli data, gyda rhai'n gweld hyn fel cyfle i ddefnyddio'r data a gesglir gan sawl sefydliad ac at amrywiaeth ehangach o ddibenion. Ar y llaw arall, mynegodd eraill bryder am yr hyn y maent yn ei ddisgrifio fel gwyliadwriaeth ormodol.

27. Roedd cyfran fawr o ymatebwyr yn pryderu am yr hyn yr oedden nhw'n ei ystyried yn gostau annheg ar yrwyr tacsis sydd dan gryn bwysau eisoes, gyda rhai'n teimlo y dylid codi'r ffioedd ar gwmnïau tacsis yn lle hynny. Dywedodd eraill wrthym y dylai'r rheolaethau hyn gael eu cymhwyso i bob cerbyd ffordd, nid dim ond tacsis a cherbydau hurio preifat, sy'n gyfran fach iawn o draffig y ffordd ac sydd eisoes yn cael eu profi'n drwyadl. Dywedodd un ymatebydd fod pobl anabl a phobl hŷn yn dibynnu'n anghymesur ar dacsis a cherbydau hurio preifat yn barod ac roedd yn poeni y byddai costau'n cael eu cynyddu i'r grwpiau hyn. Dywedodd sawl ymatebydd wrthym y dylai fod mwy o gymorth gan y Llywodraeth i gyflwyno cerbydau tacsî glanach a mwy effeithlon.

28. Crybwyllodd nifer fechan amheuon ynghylch difrifoldeb y mater ansawdd aer a dweud wrthym nad yw problemau ansawdd aer yn cydymffurfio â ffiniau awdurdodau lleol beth bynnag a bod angen mynd i'r afael â hwy ar lefel genedlaethol. Mynegodd yr ymatebwyr hyn bryder hefyd na fyddai arian a fyddai'n cael ei godi yn y modd hwn yn cael ei wario yn y modd a fwriedir.

29. Mynegodd un ymatebydd ei anfodlonrwydd yn glir ynghylch y cyfnod o bedair wythnos ar gyfer yr ymgynghoriad, gan nodi nad oedd hyn yn rhoi digon o amser iddynt gasglu safbwyntiau ystyrlon gan eu haelodau gan awgrymu y dylid cynnal ail ymgynghoriad. Roedd hwn yn safbwynt a fynegwyd gan ymatebwyr eraill hefyd a ddywedodd wrthym eu bod yn cefnogi nodau'r ymgynghoriad yn gyffredinol, ond y byddent yn hoffi gweld mwy o fanylion mewn ymgynghoriad pellach.

### 3. Themâu o adborth digwyddiadau rhanddeiliaid

30. Mae dau ddigwyddiad bord gron wedi'u cynnal gyda'r sector tacsis a cherbydau hurio preifat. Er yn gefnogol yn gyffredinol i'r angen i fynd i'r afael ag ansawdd aer gwael a chreu cronfa ddata (er yn cynnwys llawer mwy o fanylion ar gyfer diben ehangach), roeddent yn pryderu am yr egwyddor o orfod talu ffi er mwyn mynd i mewn i Barth Aer Glân os nad yw eu cerbyd yn bodloni'r safon allyriadau angenrheidiol. Cafwyd cydnabyddiaeth am y Gronfa Mesurau Cynnar yr oedd awdurdodau lleol wedi'i dderbyn ond roeddent yn galw am fwy o gymorth gan y Llywodraeth ac ar lefel leol i uwchraddio tacsis a cherbydau hurio preifat.

31. Mynegwyd pryderon na fyddai'r gwaith ar y gronfa ddata yn ystyried argymhellion Cadeirydd y Grŵp Gorchwyl a Gorffen ar Drwyddedu Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat a sefydlwyd gan yr Adran Drafndiaeth.

### 4. Y camau nesaf

32. Roedd y rhan fwyaf o'r rhai a ymatebodd i'r ymgynghoriad yn cytuno bod y broses o greu cronfa ddata ganolog i gasglu a chadw data penodol am dacsis a cherbydau hurio

preifat yn ffordd briodol o fynd i'r afael â'r anawsterau sy'n gysylltiedig â gwahaniaethu rhwng y mathau hyn o gerbydau a cherbydau preifat er mwyn cefnogi Parthau Aer Glân sy'n codi tâl. Roeddent yn cefnogi'r defnydd o bwerau o dan Ddeddf yr Amgylchedd 1995 hefyd i orchymyn awdurdodau trwyddedu i ddarparu gwybodaeth benodol am y tacsis a'r cerbydau hurio preifat a drwyddedir ganddynt i gronfa ddata ganolog.

33. O ystyried y gefnogaeth hon, fe wnaethom gyflwyno offeryn statudol drafft gerbron y Senedd— *The Air Quality (Taxis and Private Hire Vehicles Database) (England and Wales) Regulations 2019*. Yn amodol ar ddatl seneddol, daw'r Rheoliadau i rym ar 1 Mai 2019. Bydd y Rheoliadau'n gosod dyletswydd ar bob awdurdod trwyddedu yng Nghymru a Lloegr i ddarparu gwybodaeth benodol i'r Ysgrifennydd Gwladol o leiaf unwaith yr wythnos am dacsis a cherbydau hurio preifat sydd wedi'u trwyddedu i weithredu yn eu hardal. Bydd hyn yn cynnwys rhif cofrestru cerbyd, dyddiad dechrau a diwedd trwydded cerbyd, a yw cerbyd yn darsi neu'n gerbyd hurio preifat ac enw'r awdurdod trwyddedu o leiaf. Mae'r Rheoliadau yn cyflwyno pŵer hefyd i'r Ysgrifennydd Gwladol greu cronfa ddata i gadw'r wybodaeth honno ac i wybodaeth gael ei rhannu gydag awdurdodau trwyddedu at ddiben gorfodi mesurau ansawdd aer lleol.

34. Cyhoeddir canllawiau l yn fuan a fydd yn rhoi eglurhad mwy manwl ar agweddau megis y meysydd data sy'n ofynnol a'r modd y gall awdurdodau trwyddedu gyflwyno'r data hwn i'r porth canolog. Y nod yw caniatáu i awdurdodau trwyddedu ddarparu data yn y ffordd leiaf beichus posibl o ystyried galluoedd amrywiol gwahanol systemau. Bydd angen i brosesau technegol a fydd yn cefnogi'r broses o rannu data personol gydymffurfio â'r gofynion diogelu data sydd yn y Rheoliad Cyffredinol ar Ddiogelu Data; a bydd angen i gamau prosesu data fod yn agored a thryloyw.

35. Gwnaed cynnydd da ar ddatblygu prototeip ar gyfer yr ateb digidol ar gyfer y gronfa ddata tacsis/cerbydau hurio preifat. Mae paratodau wedi'u gwneud i ddechrau derbyn data tacsis a cherbydau hurio preifat gan awdurdodau trwyddedu, gyda'r bwriad y bydd cronfa ddata cwbl weithredol ar waith erbyn ail hanner 2019. Bydd y Llywodraeth yn gweithio gydag awdurdodau trwyddedu wrth iddynt ddechrau darparu'r data hwn dros y misoedd nesaf. Bydd y gronfa ddata tacsis/cerbydau hurio preifat yn cysylltu â'r wybodaeth sydd mewn cronfeydd data eraill sy'n cael eu datblygu i gefnogi Parthau Aer Glân sy'n codi tâl, er enghraifft y safon Ewropeaidd ac ôl-ffitio.

36. Cynigiodd yr ymgynghoriad y dylai awdurdodau trwyddedu lanlwytho data'n wythnosol o leiaf. Yn y tymor hwy, ein nod fydd diweddariadau amser real er mwyn lleihau gwaith trin â llaw, gan gadw costau mor isel â phosibl a lleihau gwallau a hepgoriadau. Ymddengys am y tro mai isafswm o ddiweddariad wythnosol yw'r dull mwyaf pragmatig o ystyried y sylwadau a dderbyniwyd ac mae'n taro'r cydbwysedd cywir rhwng cywirdeb y gronfa ddata a chost i awdurdodau trwyddedu. Ni ddisgwylir i lanlwytho data'n gyson fod yn rhy feichus, felly bydd y canllawiau sy'n cyd-fynd â'r Rheoliadau yn annog awdurdodau trwyddedu i lanlwytho'n amlach lle bo modd.

37. Mae ymateb y Llywodraeth i adroddiad Cadeirydd y Grŵp Gorchwyl a Gorffen ar faterion rheoleiddiol yn y sector tacsis a cherbydau hurio preifat yn derbyn llawer o'r

argymhellion, gan gynnwys creu cronfa ddata drwyddedu genedlaethol orfodol (gan gynnwys manylion gwrthodiadau a dirymiadau). Bydd angen deddfwriaeth sylfaenol i greu cronfa ddata o'r fath sy'n golygu ei bod yn annhebygol iawn y byddai'n bodoli mewn pryd ar gyfer y Parthau Aer Glân codi tâl cyntaf. Fodd bynnag, bydd y gronfa ddata hon yn gallu adeiladu ar yr ateb technegol ar gyfer adnabod tacsis a cherbydau hurio preifat at ddibenion Parthau Aer Glân sy'n codi tâl.

38. Mae'r Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol wedi'i gwblhau yn dilyn adolygiad o'r ymatebion i'r ymgynghoriad. Mae'n dangos amcangyfrif o gost darparu gwybodaeth i'r gronfa ddata i awdurdodau trwyddedu. Ni fydd creu'r gronfa ddata ei hun yn achosi costau uniongyrchol i fusnesau. Er y mynegwyd pryderon bod y byddai'r costau posibl a nodwyd ar gyfer awdurdodau trwyddedu naill ai'n anghywir neu angen eu harchwilio'n fanylach, ychydig iawn o wybodaeth a ddarparwyd am ba gostau a rhagdybiaethau yn yr Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol y gellid eu hadolygu. Roedd mwyafrif yr ymatebwyr yn cefnogi'r dadansoddiad a wnaed yn yr Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol. Felly, byddwn yn ystyried ariannu'r costau hyn, ynghyd ag unrhyw gostau ymgyfarwyddo posibl, yn unol ag egwyddor beichiau newydd.

39. Mae'r ymatebion a dderbyniwyd i'r ymgynghoriad a'r trafodaethau bord gron gyda chynrychiolwyr y sector Cerbydau Hurio Preifat/Tacsis, wedi tynnu sylw at bryder y sector ynghylch yr egwyddor o godi tâl ar gerbydau sy'n mynd i mewn i Barth Aer Glân sy'n codi tâl a symud o gwmpas y tu mewn i barth o'r fath ac nad ydynt yn bodloni'r safon allyriadau gofynnol. Cafodd yr egwyddorion ar gyfer sefydlu Parthau Aer Glân, gan gynnwys codi tâl ar fathau penodol o gerbydau, eu hegluro a'u trafod yn y fframwaith Parth Aer Glân a gyhoeddwyd ym mis Mai 2017.

([https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/612592/clean-air-zone-framework.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/612592/clean-air-zone-framework.pdf)). Mae tacsis a cherbydau hurio preifat wedi'u hadnabod trwy waith modelu fel defnyddwyr amllder uchel sy'n allyrru lefelau uwch o lygredd yn y parth fesul cerbyd.

40. Bydd angen i awdurdodau lleol ystyried yr ateb mwyaf priodol ar gyfer sicrhau bod terfynau NO<sub>2</sub> yn cael eu bodloni o fewn yr amser byrraf posibl. Os ydynt yn bwriadu gweithredu Parth Aer Glân sy'n codi tâl, bydd angen iddynt asesu'r effaith ar unigolion a busnesau, a'r angen am unrhyw fesurau lliniaru. Hefyd bydd angen iddynt weithredu fel bo'r angen i gefnogi twf a diogelu economi eu stryd fawr leol a chanol trefi lleol. Mae Cronfa Aer Glân gwerth £220 miliwn ar gael i awdurdodau lleol sydd â'r problemau llygredd mwyaf heriol ymgeisio amdani i gefnogi'r rhai a effeithir gan gynlluniau ansawdd aer lleol.

41. Dylai'r sector tacsis a cherbydau hurio preifat barhau i weithio gydag awdurdodau lleol wrth iddynt ddatblygu eu cynlluniau lleol i sicrhau bod anghenion eu sector yn cael eu cydnabod yn llawn. Mae £1.6 miliwn wedi'i ddarparu i awdurdodau lleol yn barod er mwyn helpu i gyflwyno mesurau cynnar i wella ansawdd aer cyn cyflwyno cynlluniau lleol. Mae hyn wedi cefnogi cynlluniau cymhelliant amrywiol sy'n gysylltiedig â thacsis a cherbydau hurio preifat gan gynnwys eu cynorthwyo i newid i gerbyd allyriadau isel iawn, cynlluniau profi cyn prynu a chynlluniau prydlesu i ddangos arbedion wrth ddefnyddio, a chymorth

gyda cherbydau trydan megis isadeiledd gwefru ymroddedig ar safleoedd tacsis. Byddwn yn parhau i ymgysylltu â'r sector tacsis a cherbydau hurio preifat wrth i awdurdodau lleol ddatblygu eu cynlluniau.

# Atodiad A: Rhestr o'r ymatebwyr <sup>1</sup>

247 Transport Solutions  
Addison Lee Group  
Autogas Ltd  
Barnsley Metropolitan Borough Council  
Basingstoke and Deane Borough Council  
Berkshire Education Travel Ltd  
Birmingham City Council  
Bolsover District Council  
Bradford Metropolitan District Council  
Cyngor Bwrdeistref Sirol Caerffili  
Call and Ride Ltd  
CGI IT UK Limited  
City of London Corporation  
City of York Council  
Coventry City Council  
District Councils' Network  
Doncaster Council  
Dudley Council  
East Riding of Yorkshire Council  
Yr Ymddiriedolaeth Arbed Ynni  
Fareham Borough Council  
First Travel Solutions Limited  
Gedling Borough Council  
Guildford Borough Council Licensing  
Huntingdonshire District Council  
Ipswich Borough Council  
Kirklees Council  
Licenced Private Hire Car Association (LPHCA)  
Licensed Taxi Drivers' Association (LTDA)  
Liverpool City Council  
Cymdeithas Llywodraeth Leol  
Luton Borough Council  
National Private Hire and Taxi Association  
National Taxi Organisation  
Newcastle City Council  
Newcastle under Lyme Borough Council  
Oldham Council (ymateb ar y cyd ar ran y deg Awdurdod Trwyddedu ym Manceinion Fwyaf)  
Oxfordshire County Council  
PATROL (Parking and Traffic Regulations Outside London) Joint Committee  
Redcar and Cleveland Borough Council  
Reigate & Banstead Borough Council  
Rushcliffe Borough Council

---

<sup>1</sup> Nid yw rhestr yn cynnwys enwau unigolion yn unol â chanllawiau ymgynghori'r Adran.



Safe Systems CCTV Ltd  
Self Employed Network  
Slough Borough Council  
South Hams District Council  
South Somerset District Council  
South Tyneside Council  
Southampton Hackney and Private Hire Association (SHPHA)  
Stroud District Council  
Taxi Owners Association  
The Private Hire Board  
Transport for London (TfL)  
Unite the Union  
Cangen United Private Hire Drivers o undeb IWGB  
Wakefield Council  
Worcestershire Regulatory Services  
Wycombe District Council  
Wyre Forest District Council