



Papur Gwyn Llywodraeth Cymru - Gwella Trafnidiaeth Gyhoeddus

Ymateb Cyngor Gwynedd

Cyflwyniad

Lansiodd Llywodraeth Cymru Bapur Gwyn ym mis Rhagfyr 2018 sy'n amlinellu eu cynigion ar gyfer gwella'r fframwaith deddfwriaethol yng Nghymru ar gyfer cynllunio a darparu gwasanaethau bysiau lleol yng Nghymru, a hefyd ar gyfer diwygio'r drefn drwyddedu ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat.

Mae'r Papur Gwyn yn cynnwys cynigion sy'n amlinellu amrywiaeth o opsiynau a fydd yn grymuso awdurdodau lleol i benderfynu ar y model mwyaf priodol ar gyfer darparu gwasanaethau bysiau yn eu hardaloedd. Mae hefyd mynd i'r afael â'r anghysonderau a'r heriau o ran trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. I'r perwyl hwn, mae'r Papur yn gwahodd y cyhoedd, awdurdodau lleol a rhanddeiliaid yn y diwydiant i ystyried y cynigion ac i anfon eu hymateb i Lywodraeth Cymru.

Dylid egluro fod Gwynedd eisoes yn gweithio mewn partneriaeth gyda'r Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru (Ardaloedd Arfon a Dwyfor) yn ogystal â Thyfu Canolbarth Cymru (Ardal Meirionnydd) mewn perthynas â thrafnidiaeth gyhoeddus a materion cysylltedd trafndiaeth yn gyffredinol. O ganlyniad, mae'r Cyngor wedi cydweithio â'i bartneriaid i baratoi ei ymateb i Ran 1 o'r Papur Gwyn, sef Gwasanaethau Bws.

Yn yr un modd, mae ymateb y Cyngor i Ran 2 o'r Papur Gwyn, sef Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat, yn seiliedig ar ymateb y Panel Arbenigol Trwyddedu Cymru Gyfan ar ran Grŵp Penaethiaid Iechyd yr Amgylchedd Cymru. Mae swyddogion Cyngor Gwynedd ac aelodau'r Pwyllgor Trwyddedu Cyffredinol wedi cyfrannu sylwadau fel rhan o'r ymateb i'r rhan hwn.

Mae ymateb Cyngor Gwynedd i'r cwestiynau penodol yn y Papur Gwyn fel a ganlyn:

Rhan 1 – Gwasanaethau Bws

Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth

Cwestiwn 1 - A ydych yn cytuno ei bod yn bwysig i Awdurdodau Lleol weithio gyda'i gilydd o ran gwasanaethau bysiau lleol? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Ydw. Mae eisoes ymrwymiad gwleidyddol i weithio ar y cyd ar draws y rhanbarthau i gyflwyno cynllunio a gwasanaethau trafndiaeth strategol mewn perthynas â thrafnidiaeth gyhoeddus a materion cysylltedd trafndiaeth yn gyffredinol. Mae gweithio gyda'n gilydd yn arwain at ymagwedd cydgyssylltiedig rhwng yr awdurdodau lleol ac yn cysoni safonau ar draws, a rhwng, y rhanbarthau. Mae hyn eisoes yn digwydd i ryw raddau fel y gwelir gyda'r gwaith partneriaeth drwy'r Bwrdd Uchelgais Economaidd Gogledd Cymru a TraCC (Tyfu Canolbarth Cymru) .

Mae'r Cyngor yn cydnabod fod y lefel o arbenigedd lleol yn y maes cludiant yn lleihau. Felly, mae'r gallu i adnabod ffyrdd o wella'r berthynas rhwng awdurdodau lleol i'w groesawu. Gallai hyn wella'r ddarpariaeth trafndiaeth i'r cyhoedd a sicrhau bod gan ddefnyddwyr trafndiaeth gyhoeddus well cysylltedd.

Cwestiwn 2 - Rhowch sylwadau ar y strwythurau sefydliadol arfaethedig. Beth yw'r opsiwn a ffefrir gennych a pham?

O ran yr egwyddor o weithio'n rhanbarthol neu'n genedlaethol, mae'r Cyngor yn credu'n gryf mai ar sail rhanbarthol a ddylid gwneud hyn yn hytrach nag ar sail Cymru gyfan. Fyddai hyn yn sicrhau trefniadau llywodraethol lleol a byddai unrhyw benderfyniadau a wneir yn fwy priodol a pherthnasol i'r rhanbarth. Fel yr amlinellwyd yng Nghwestiwn 1, gwnaed cynnydd sylweddol eisoes mewn perthynas â hyn.

Teimlwn y byddai gweithio ar draws Cymru gyfan yn heriol o ganlyniad i'r pellteroedd. Yn ogystal, mae risg y byddai'r strwythur sefydliadol ar ei gyfer yn afrosgo ac yn analluog i ddiwallu gwir anghenion yr awdurdodau lleol a'r rhanbarthau.

Mewn perthynas â sefydlu Cyd-awdurdod(au) Trafndiaeth, y cwestiwn sylfaenol ynglŷn â'r rhain yw 'pa werth ychwanegol maent yn eu cynnig tu hwnt i weithio'n effeithiol ar y cyd yn rhanbarthol?' Mae'r Papur Gwyn ond yn cynnwys cynigion lefel uchel am eu ffurfiant. Felly, mae'n anodd i ni ddeall yn bresennol beth yn union fyddai'r manteision o'u ffurfio. I'r perwyl hwn, fyddai'r Cyngor yn angen rhagor o wybodaeth cyn y gallai rhoi barn gadarnhaol ar y mater.

Os dewisir i weithio ar sail ranbarthol neu ar sail Cyd-awdurdodau Trafndiaeth ranbarthol, byddai'n well gan y Cyngor weld pedwar corff rhanbarthol yn hytrach na'r tri sy'n cael ei gynnig yn y Papur Gwyn.

Cwestiwn 3 - A oes strwythur sefydliadol arall ar gyfer Cyd-awdurdodau Trafndiaeth y dylwn ei ystyried? Rhowch ddisgrifiad.

Roedd rôl y pedwar consortium rhanbarthol yn y gorffennol (roedd Gwynedd yn rhan o Taith a TraCCe) yn ffordd effeithiol o bartneriaethu i gyflwyno cynllunio trafndiaeth a chyflenwi rhaglenni heb orfod creu awdurdod penodol drwy ddeddfwriaeth ar ei gyfer. O ganlyniad, mae yna eisoes ddealltwriaeth o'r math o ffrydiau gwaith sydd eu hangen i fwrw ymlaen â chyflawni ar lefel ranbarthol. Byddai modd eu hail-gyfansoddi i lywodraethu'n rhanbarthol a gweithio ochr yn ochr gyda Thrafnidiaeth Cymru i gyflwyno trafndiaeth integredig. Byddai hyn yn golygu cael pedwar corff cynrychioliadol rhanbarthol yn hytrach na'r tri Cyd-awdurdod Trafndiaeth ranbarthol a awgrymir yn y Papur Gwyn.

Cwestiwn 4 - A oes gennych unrhyw sylwadau ar y cynnig y dylid cynrychioli Gweinidogion Cymru ar Gyd-awdurdod Trafndiaeth neu ar unrhyw bwyllgorau Cyd-awdurdod Trafndiaeth?

Mae'r Cyngor yn cydnabod y byddai cael Gweinidogion Cymru yn cyfrannu at y Cyd-awdurdodau Trafndiaeth yn atgyfnerthu ymrwymiad Llywodraeth Cymru i gyflawni. Byddai hefyd yn rhoi dealltwriaeth iddynt o'r cyfyngiadau y mae awdurdodau yn eu hwynebu i gyflawni'n lleol. Gallai cyfraniad y Gweinidogion fod o fudd hefyd i gyflawni polisiâu a strategaethau yn y dyfodol.

Fodd bynnag, gallai materion gwrthdaro buddiannau godi os oes gan Weinidogion rôl yn llywio'r Cyd-awdurdodau. O ganlyniad, byddai'n rhaid cytuno ar rolau a chyfrifoldebau ymlaen llaw.

Cwestiwn 5 - A oes gennych unrhyw sylwadau ar y cynnig y dylai Gweinidogion Cymru gael pwerau i gyhoeddi canllawiau a chyfarwyddiadau, ac i ymyrryd pe bai Cyd-awdurdod yn methu ag arfer ei swyddogaethau yn effeithiol?

Mae'r cynnig y dylai Gweinidogion ddarparu arweiniad i'r rhanbarthau neu Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth yn rhesymol a byddai cael canllawiau clir gan Lywodraeth Cymru yn helpu i gyflawni safonau cyson o wasanaeth a darpariaeth ledled Cymru.

Os bydd unrhyw Cyd-awdurdod Trafnidiaeth yn methu â chyflawni ei gyfrifoldebau neu i reoli ei gyllideb yn effeithiol, yna dylai fod mecanwaith i ddatrys methiannau o'r fath. Fodd bynnag, dylid cydbwysu hyn drwy graffu priodol ac effeithiol drwy lywodraeth leol.

Dylai ymyrraeth gan Lywodraeth Cymru fod y dewis olaf.

Cwestiwn 6 - A yw'r dull arfaethedig o rannu swyddogaethau cenedlaethol a rhanbarthol yn briodol?

Byddai rhaid cael trafodaeth bellach a chytundeb ar y rhaniad gweithgaredd arfaethedig. Rydym yn cynnig bod angen datblygu'r cynigion manwl ar y cyd rhwng Llywodraeth Cymru a llywodraethau lleol mewn ymgynghoriad â'r diwydiant a defnyddwyr bysiau.

Byddai angen rhagor o wybodaeth gan y Cyngor cyn gallu rhoi sylwadau ychwanegol ar hyn.

Cwestiwn 7 - A ddylid trosglwyddo unrhyw swyddogaethau eraill sy'n ymwneud â thrafnidiaeth i Gyd-awdurdod Trafnidiaeth? Disgrifiwch.

Nid yw'r Cyngor yn gallu amlygu unrhyw swyddogaethau eraill i'w trosglwyddo ar hyn o bryd.

Partneriaethau Ansawdd Estynedig

Cwestiwn 8 - A ydych yn meddwl bod angen deddfwriaeth i sicrhau'r manteision sy'n deillio o weithio ar ffurf bartneriaeth estynedig? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb i'r cwestiwn hwn.

Ydw, mewn egwyddor. Mae'r Cyngor yn croesawu cyflwyno deddfwriaeth i alluogi awdurdodau lleol i gydweithio â gweithredwyr, ac yn cydnabod y gall Partneriaethau Ansawdd Estynedig gynnig opsiynau newydd i rai awdurdodau lleol gydweithio gyda darparwyr bws er bydd y cyhoedd. Sut bynnag, gan y gallant gymryd llawer o amser i'w sefydlu, ond cynlluniau partneriaethau ansawdd cyfyngedig sydd wedi'u llunio yng Nghymru hyd yma.

Byddai'r Cyngor yn angen rhagor o wybodaeth am y ddeddfwriaeth newydd cyn gallu rhoi barn gadarnhaol ar y mater.

Cwestiwn 9 - A ydych yn cytuno â'n cynigion ar gyfer Partneriaethau Ansawdd Estynedig, yn enwedig y broses arfaethedig o ddatblygu a gwneud Partneriaethau Ansawdd Estynedig? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb i'r cwestiwn hwn.

Ydw, mewn egwyddor. Mae gan y cynigion ar gyfer Partneriaethau Ansawdd Estynedig deilyngdod, yn enwedig o ran dileu'r cyswllt penodol mewn perthynas â gwella'r isadeiledd a gynhwysir yn y mecanweithiau presennol. Fodd bynnag, bydd dal angen cytundeb i gydweithio. Nid yw cael pwerau deddfu mwy hyblyg o reidrwydd yn arwain at y posibilrwydd o gael cytundeb.

Masnachfreinio

Cwestiwn 10 - A ydych yn meddwl bod y cynllun arfaethedig yn opsiwn mwy ymarferol ar gyfer masnachfreinio gwasanaethau bysiau lleol? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Ydw, mewn egwyddor. Mae masnachfreinio yn opsiwn a allai roi lefel uchel o reolaeth dros lwybrau bysiau. Fodd bynnag, mae'n annhebygol y caiff ei gefnogi gan rai gweithredwyr bws gan fod potensial i weithredwyr bach lleol fethu a chystadlu yn erbyn rhai o'r gweithredwyr mawr. Bydd ei weithredu yn ddadleuol o ganlyniad.

Yn ogystal, bydd cyflwyno masnachfreinio yn anodd ei weinyddu ac yn gostus. Felly, ni ddylid cyflawni unrhyw fasnachfaint oni bai bod adnoddau ychwanegol yn cael eu dyrannu i ddarparu trafndiaeth gyhoeddus.

Heb achos busnes i ystyried, nid yw'r Cyngor yn gallu asesu'r effeithiau llawn ar hyn o bryd.

Cwestiwn 11 - A ydych yn meddwl y dylai fod yn ofynnol i'r asesiad fod yn ddarostyngedig i archwiliad annibynnol? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Mae'r Cyngor yn cefnogi cynigion i graffu'r gweithdrefnau a'r asesiadau a gynhelir gan yr awdurdodau lleol neu Gyd-awdurdodau Trafnidiaeth er mwyn sicrhau eu bod yn rhesymol. O ystyried yr effeithiau, dylai'r penderfyniadau a wneir fod yn gadarn a sicrhau cydymffurfiaeth â'r ddeddfwriaeth berthnasol. Gallai dull o'r fath hefyd helpu i ddatrys anghydfodau a allai godi rhwng gwahanol bartïon.

Cwestiwn 12 - A oes gennych unrhyw sylwadau eraill ar y broses fasnachfreinio arfaethedig?

Nid oes gennym sylwadau pellach.

Cwestiwn 13 - A oes gennych unrhyw sylwadau mewn perthynas â'r cynigion ynghylch dyroddi hawlenni dan amodau pan fo trefniadau masnachfreinio yn eu lle?

Byddai angen sicrhau fod yr adnoddau priodol ar gael er mwyn gweinyddu unrhyw drefniadau newydd. Mae'n debyg felly mai dim ond Cyd-awdurdodau Trafnidiaeth fyddai a digon o adnoddau i ddyroddi hawlenni.

Cwestiwn 14 - A ydych yn cytuno y dylid ystyried yn benodol, fel rhan o unrhyw drefniadau i ddyfarnu contractau masnachfreinio, sut y gellir galluogi gweithredwyr bysiau bach a chanolig i fod yn rhan o'r broses gaffael? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Mae sir wledig fel Gwynedd yn dibynnu ar weithredwyr bach a chanolig i ddarparu gwasanaethau bws. O ganlyniad, maent yn bwysig i les ein trigolion ac i'r economi leol ac. Felly, dylai unrhyw drefn masnachfreinio alluogi i weithredwyr llai cymryd rhan. Byddai'r Cyngor yn cefnogi mecanweithiau o'r fath fel rhan o unrhyw ddeddfwriaeth.

Cwestiwn 15 - Pa drefniadau pontio y dylid eu hystyried er mwyn sicrhau na effeithir ar wasanaethau bysiau yn ystod y broses o baratoi masnachfaint?

Dylai'r achos busnes ystyried hwn a sicrhau bod proses yn cael ei rhoi ar waith gyda chytundeb y gweithredwyr bws a'r awdurdodau lleol er mwyn sicrhau cynaliadwyedd y gwasanaethau presennol.

Gwasanaethau bws awdurdodau lleol

Cwestiwn 16 & 17 - A ydych yn meddwl y dylai awdurdodau lleol fod yn gallu rhedeg gwasanaethau bysiau yn uniongyrchol (h.y. gwasanaethau mewnlol)? O dan ba amgylchiadau y byddai hynny'n briodol yn eich barn chi? Yn eich barn chi, pa fesurau diogelu, os o gwbl, y dylai fod yn eu lle mewn perthynas â gwasanaethau mewnlol i sicrhau nad oes gan awdurdod lleol fantais annheg mewn marchnad dadreoleiddiedig, a pham?

Mae'r Cyngor yn cefnogi'r egwyddor o alluogi i awdurdodau lleol redeg gwasanaethau bws eu hunain.

Mae'r maes cludiant cyhoeddus wastad wedi bod yn faes heriol o ganlyniad i e.e. gweithredwyr bws yn colli eu trwyddedau gweithredu a mynd allan o fusnes; prinder cwmnïau bws o ansawdd i gynnig cystadleuaeth, cynnydd mewn prisiau am wasanaethau ac yn y blaen. Mae hyn wedi gadael darpariaeth gyfyngedig iawn yn rhai rhannau o Wynedd ac wedi arwain at wasanaethau diffygiol a chostau gweithredu drutach. Felly, byddai cael yr opsiwn o allu gweithredu gwasanaethau yn uniongyrchol (naill a'i lleol neu'n rhanbarthol) yn gallu cynorthwyo i sicrhau fod gwasanaethau yn cael eu darparu sy'n canolbwyntio fwy ar safon y gwasanaeth nag elw.

Fodd bynnag, mae'r Cyngor yn cwestiynu pa mor hyfyw fyddai gweithredu gwasanaethau mewnlol mewn ardal wledig mewn gwirionedd. Fyddai angen achos busnes cadarn cyn meddwl symud ymlaen gyda chynnig fel hyn. Yn ogystal, byddai angen sicrhau bod unrhyw gynigion o'r fath yn cael eu cynllunio i weithio ochr yn ochr â gwasanaethau masnachol a gwasanaethau eraill, yn hytrach na chystadlu â gweithredwyr eraill.

Oedran bod yn gymwys ar gyfer prisiau siwrnai gonsesiynol gorfodol

Cwestiwn 18 - Ydych chi'n cytuno â chynnig Gweinidogion Cymru i alinio'r hawl i gerdyn teithio rhatach gorfodol ag oedran pensiwn menywod? Rhowch resymau dros eich atebion.

Mae'r Cyngor yn deall y rhesymwaith tu cefn i'r cynnig yma. Fodd bynnag, mae gennym bryderon pe bai'n cael ei wireddu.

Mae nifer helaeth o siwrneiau bws yng Ngwynedd yn cael eu gwneud drwy ddefnyddio tocyn teithio rhatach ac mae'n debygol y byddai cwtogi'r nifer o bobl sy'n gymwys i hawlio'r tocyn yn cael effaith ar rai o'n trigolion mwyaf bregus. Mae hyn yn cynnwys menywod sy'n agos at yr oedran pensiwn ond, yn anwybodus o'r newidiadau, yn darganfod yn sydyn y bydd rhaid iddynt aros hyd at chwe blynedd yn hwy am eu pensiwn gwladol gyda'r effaith ddilynol ar eu cynlluniau ymddeol.

Yn ogystal, fe all y newid gael effaith ar gyfanswm nifer y teithwyr ar wasanaethau penodol. Gallai hyn gael effaith gyfatebol ar werth masnachol y gwasanaethau. Mae'n anodd dyfalu beth fyddai'r gwir effaith ar y rhwydwaith cludiant cyhoeddus. Fodd bynnag, mae 'na bryder y gallai olygu mwy o gostau i awdurdodau lleol i gynnal y rhwydwaith presennol neu orfod torri rhai o'r gwasanaethau.

Pe bai'r cynnig yma'n cael ei wireddu, hoffai'r Cyngor wybod a fyddai modd ail-fuddsoddi unrhyw arian sy'n cael ei arbed i alluogi i ieuenctid rhwng 16 a 18 deithio am ddim, neu ymestyn yr oedran bod yn gymwys am docyn teithio ieuenctid yn fwy nag 18?

Byddair Cyngor yn angen dealltwriaeth lawn o'r goblygiadau cymdeithasol penderfyniad o'r fath a chael gwerthusiad llawn o'r opsiynau cyn gallu rhoi barn gadarnhaol ar y mater yma.

Cwestiwn 19 - Ydych chi'n cytuno mai newid fesul dipyn yw'r dull mwyaf priodol?

Os yw'r llywodraeth yn bwriadu gwneud newidiadau i'r meini prawf presennol, yna mae'r Cyngor o'r farn mai newid fesul dipyn fyddai'r dull mwyaf priodol o wneud hynny.

Gwybodaeth am drafnidiaeth gyhoeddus a monitro

Cwestiwn 20 – Ydych chi'n cytuno â'n cynigion i'w gwneud yn ofynnol i ryddhau data agored ar lwybrau amserlenni, prisiau a thocynnau? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Mae hwn yn gynnig rhesymol ac yn un y byddem yn ei gefnogi.

Byddai'r cynnig yn galluogi cyd-ddylunio gwasanaethau a rhwydweithiau yn well a byddai hefyd yn helpu awdurdodau lleol i nodi meysydd i'w gwella i gefnogi gwasanaethau. Fodd bynnag, rydym yn credu y byddai angen i'r cydymffurfiad yma fod yn amod contract.

Cwestiwn 21 - Ydych chi'n cytuno â'n cynnig i alluogi awdurdodau lleol i gael y pŵer i gael gwybodaeth am wasanaethau sydd i'w canslo neu eu hamrywio, a lle y bo'n berthnasol, ddatgelu'r wybodaeth hon fel rhan o'r broses dendro? Ydw/Nac ydw? Eglurwch eich ateb.

Ydw. Mae'r cynnig yn rhesymol.

Rhan 2 - Taxis a cherbydau hurio preifat

Safonau cenedlaethol

Cwestiwn 22 - Ydych chi'n cytuno â'n cynnig i gyflwyno safonau cenedlaethol fydd yn berthnasol i bob tacsî a cherbyd hurio preifat yng Nghymru? Ydw/Nac ydw? Rhowch esboniad pellach.

Ydw. Mae hyn yn gyson â'r gwaith ymgynghori blaenorol a wnaed rhwng y Panel Arbenigol Trwyddedu ac arweinydd Llywodraeth Cymru ar ddiwygio taxis yng Nghymru. Mae hefyd yn gyson ag argymhelliad 2 a wnaed gan y "Ministerial Working Party into Hackney Carriage and Private Hire Licensing in England [2018]" ac adolygiad Comisiwn y Gyfraith "Reforming the Law of Taxi and Private Hire Services" [2012]".

Byddai safonau cenedlaethol yn sicrhau bod gwasanaethau taxis yn cael eu cyflwyno'n gyson ledled Cymru ac yn ymdrin ag unrhyw ganfyddiadau o anghysondebau diangen ar draws Cynghorau.

Cwestiwn 23 - A oes unrhyw faterion yr hoffech eu gweld yn cael eu cynnwys mewn unrhyw safonau cenedlaethol?

Dylid diffinio safonau cenedlaethol ar wahân ar gyfer cerbydau, gyrwyr a gweithredwyr. Dylid cynnwys y materion a ganlyn, er nad yw hon yn rhestr gynhwysfawr:

- Gwiriadau DBS a Rhestr Wahardd Uwch (tystysgrifau am ymddygiad da ar gyfer ymgeiswyr tramor) ar gyfer gyrwyr, gweithredwyr, perchnogion ac anfonwyr. Mae'r Panel yn credu bod angen archwilio cefndir unrhyw un sy'n cymryd neu'n dal gwybodaeth bersonol am unigolyn i sicrhau fod y person yn addas a phriodol ("fit and proper").

- Mae angen i'r meddyg sy'n cwblhau'r gwiriad nodi ffitrwydd meddygol yr ymgeisydd ac yn benodol y gofyniad Safonau Meddygol Grŵp 2 a'r angen am hanes meddygol llawn yr ymgeisydd. Yn ogystal, dylai'r safonau ystyried cysondeb y mater o dystysgrifau eithrio o ran dyletswyddau'r Ddeddf Cydraddoldeb.
- Gwiriadau mewnfudo, yn enwedig yr Hawl i Weithio yn y DU
- Addasrwydd ymgeiswyr a deiliaid trwydded. Mae'r Institute of Licensing wedi cyhoeddi canllawiau ar bennu addasrwydd ymgeiswyr a deiliaid trwydded yn y diwydiant cerbydau hacni a hurio preifat. Dylid ymgorffori'r meini prawf a ddefnyddir yn y canllaw hwn mewn unrhyw safonau cenedlaethol.
[https://www.instituteoflicensing.org/documents/Guidance_on_Suitability_Web_Version_\(16_May_2018\).pdf](https://www.instituteoflicensing.org/documents/Guidance_on_Suitability_Web_Version_(16_May_2018).pdf)
- Cymwysterau galwedigaethol a gydnabyddir yn genedlaethol, yn cynnwys hyfforddiant ansawdd ac ymwybyddiaeth o anabledd, hyfforddiant ymwybyddiaeth o ddiogelu (Cam-drin Plant/Cam-fanteisio ar Blant yn Rhywiol, Llinellau Cyffuriau), prawf safonau gyrru ymarferol, sgiliau cyfathrebu a llythrennedd, gofal cwsmer, ymdrin ag argyfwng, rheoli gwrthdaro, ac ati.
- Prawf gwybodaeth ac addasrwydd (llythrennedd, rhifedd, rheolau'r ffordd fawr, amodau, gwybodaeth am yr ardal leol).
- Trwyddedau gyrru tramor

Yn ogystal, byddai'r Cyngor yn argymhell cynnwys y materion a ganlyn mewn perthynas â cherbydau:

- Safonau Archwilio Cenedlaethol ac amllder archwiliadau a phrofi, gan gynnwys y meini prawf ar gyfer profi. Yn ogystal, dylid ystyried addasrwydd, annibyniaeth ac argaeledd gorsafoedd profi a sut y'u cymeradwyir, e.e. ystyried p'un a yw'n briodol defnyddio gorsafoedd profi ym mherchnogaeth y Diwydiant.
- Dyluniad ac ymddangosiad a gofynion gofodol mewnol cerbydau, gan gynnwys y dull o adnabod tacsis a cherbydau hurio preifat.
- Y wybodaeth a ddylai fod wedi'i chynnwys ar unrhyw ffynhonnell adnabod cerbyd (platiau, arwyddion drws).
- Safonau ar gyfer cerbydau arbenigol a difyrrwch, megis limosîn, ceir priodasau ac angladdau, omnibysiau a phedi-cabiau.
- Safonau Mesurydd Tacsî gan gynnwys y meini prawf ar gyfer mesuryddion Pulse a GPS.
- Y defnydd o TCC mewn cerbydau a'r safonau cysylltiedig, awdio a fideo fel y'i hamlinellir yn argymhelliad 17 ac 18 "Ministerial Working Party into Hackney Carriage and Private Hire Licensing in England [2018]". Mae Swyddfa'r Comisiynydd Gwybodaeth wedi cynhyrchu cyngor i gynghorau a sefydliadau eraill o ran defnyddio gwyliadwriaeth a systemau TCC mewn tacsî trwyddedig. Dylai safon genedlaethol ystyried y cyngor hwn.
<https://ico.org.uk/about-the-ico/news-and-events/blog-continuous-cctv-in-taxis-where-do-councils-stand> Yn ogystal, mae'r Canllawiau LGA wedi'u cyhoeddi bellach.
<https://www.local.gov.uk/developing-approach-mandatory-cctv-taxis-and-phvs> Efallai y bydd y gost o osod TCC mewn cerbydau trwyddedig, yn enwedig i fusnesau bach, yn gofyn am gymhorthdal gan Lywodraeth Cymru.
- Cadw cofnodion, gan gynnwys y cyfnod cadw angenrheidiol. Cred y Panel, yn ddelfrydol, dylid cadw cofnodion ar gyfer pob siwrne; fodd bynnag, mae anawsterau ymarferol amlwg wrth weithredu dull fel hyn. Dewis gwell fyddai defnyddio technoleg i wella'r prosesau diogelu. Nid yn unig y byddai defnyddio TCC, tracwyr a systemau GPS yn rhoi system fwy cadarn ar gyfer cadw cofnodion, ond byddai hyn hefyd yn golygu nad oes angen rhoi byrdwn gweinyddol ar yrwyr tacsî.
- Ystyriaethau amgylcheddol megis safonau allyriadau cerbyd.

Mae'r safonau ar gyfer rhai o'r pwyntiau a argymhellir uchod wedi'u cynnwys mewn canllawiau eisoes ac fe ddylid eu hystyried wrth ddatblygu unrhyw safonau cenedlaethol, megis y Department of Transport Taxi and Private Hire Vehicle Licensing: Best Practice Guidance (Mawrth 2010) er bod hwn angen ei ddiweddarau.

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/212554/taxi-private-hire-licensing-guide.pdf

Yn ogystal, byddai'r Cyngor yn argymhell gwneud hyfforddiant yn orfodol i'r holl unigolion sy'n gysylltiedig â'r broses gwneud penderfyniadau ar faterion trwyddedu. Mae'n hanfodol hyfforddi swyddogion, cynghorwyr a chlercod cyfreithiol yr Ynadon (ar gyfer apeliadau) yn gyson a phriodol er mwyn sicrhau bod y rhai sy'n gweithredu'r safonau yn gymwys i wneud hynny. Dylai cynnwys yr hyfforddiant lunio rhan o'r safonau cenedlaethol.

Yn olaf, dylai unrhyw safonau cenedlaethol a ddatblygir fod yn gyson â'r meini prawf sydd wedi'u gweithredu yn Lloegr er mwyn lleihau'r amrywiaethau yn y gofynion i yrwyr, cerbydau a gweithredwyr, yn enwedig o gwmpas ardaloedd y ffin.

Cwestiwn 24 - A oes unrhyw faterion yr ydych yn credu y dylid eu heithrio o unrhyw safonau cenedlaethol?

Nid oes unrhyw faterion y dylid eu heithrio, er na ddylai safonau cenedlaethol ddyblygu deddfwriaeth arall.

Cwestiwn 25 - Pa rwystrau ymarferol allai fodoli o ran gosod safonau cenedlaethol cyffredin ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat?

Y prif rwystr fydd ymgorffori'r safonau cenedlaethol i'r 10,000 o gerbydau a'r 12,000 o yrwyr sydd wedi'u trwyddedu yng Nghymru ar hyn o bryd, a'r darpariaethau fydd angen bod yn eu lle ar gyfer trefniadau trosiannol a hawliau teidiau. Yn ogystal, bydd angen ystyried dod o hyd i safonau cyson ac addas fydd yn gweithio mewn ardaloedd trefol a gwledig fel ei gilydd.

Cwestiwn 26 - Beth fyddai'r dull gorau o bennu cynnwys y safonau cenedlaethol?

Mae nifer o bolisiau cenedlaethol eisoes yn eu lle sydd wedi'u mabwysiadu gan nifer o Awdurdodau Lleol yng Nghymru er mwyn darparu lefel o gysondeb rhwng ardaloedd, er enghraifft:

- Safonau Archwilio Cenedlaethol ar gyfer cerbydau hacni a hurio preifat, a
- Yr Institute of Licensing o ran pennu addasrwydd ymgeiswyr a'r trwyddedau yn y diwydiant cerbydau hacni a hurio preifat.

Yn ogystal, ceir rhai enghreifftiau rhagorol lle mae polisiau a safonau trwyddedu tacsis lleol yn eu lle sydd wedi'u datblygu a'u gweithredu ar lefel leol.

Yn gyntaf, bydd Llywodraeth Cymru angen sefydlu pa bolisiau a safonau sydd eisoes yn eu lle yng Nghymru ac yna tynnu ar wybodaeth ymarferwyr trwyddedu sydd â phrofiad ymarferol arbenigol o wneud gwaith trwyddedu tacsis yn ddyddiol.

Byddai Llywodraeth Cymru yn esgeulus iawn pe bai'n diystyru unrhyw bolisiau, safonau neu weithdrefnau sydd wedi'u datblygu gan bobl broffesiynol yn y maes trwyddedu ac sydd, mewn gwirionedd, yn ceisio cyflwyno gwasanaeth cadarn yn erbyn cefnlen o ddeddfwriaeth sy'n annigonol ac sydd wedi dyddio.

Mae Panel Arbenigol Trwyddedu Cymru Gyfan yn cynnwys rheolwyr ac arweinwyr tîm sydd â gwybodaeth a phrofiad helaeth yn y maes trwyddedu tacsis ac, heb os nac oni bai, byddai angen eu cynnwys yn helaeth yn y gwaith o ddatblygu safonau cenedlaethol.

Awgrymir y byddai angen i Lywodraeth Cymru ymgysylltu â grwpiau diogelwch teithwyr a chynrychiolwyr y gweithredwyr yn ogystal, a hynny drwy gyfarfodydd, seminarau a gweithdai.

Cwestiwn 27 - Nodwch unrhyw sylwadau neu gynigion eraill mewn perthynas â'r safonau cenedlaethol na dderbyniodd sylw yn y cwestiynau uchod.

Bu i ymgynghoriad blaenorol Llywodraeth Cymru ar Drwyddedu Tacsis a Cherbydau Hurio Preifat yng Nghymru [WG31865] gyfeirio at: “national standards for all taxis and private hire vehicles, set by Welsh Ministers, with the power for local licensing authorities to set additional conditions where it is appropriate to do so”.

Er nad yw'r Papur Gwyn yn gwneud unrhyw gyfeiriad at safonau cenedlaethol sylfaenol, mae'n werth nodi na fyddai'r Cyngor yn argymhell bod awdurdodau trwyddedu lleol yn cael caniatâd i osod amodau lleol ychwanegol uwchben y safon genedlaethol.

Gorfodaeth

Cwestiwn 28 - A ddylai Awdurdod Lleol fedru diddymu neu atal trwydded sy'n ymwneud ag unrhyw gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal, hyd yn oed os mai rhywun arall gyflwynodd y drwydded wreiddiol? Dylai/Na ddylai? Rhowch esboniad pellach.

Mae'r Cyngor yn credu mai cyfrifoldeb yr Awdurdod Trwyddedu cartref yw diddymu trwydded cerbyd. Lle bo argymhelliad i weithredu i ddiddymu trwydded, mae'n hanfodol bod deiliad y drwydded yn cael y cyfle i gael ei glywed, h.y. cyfle i gael gwrandawriad teg; mae hyn yn ofyniad yn Erthygl 6 y Ddeddf Hawliau Dynol sy'n gwarchod eich hawl i wrandawriad teg. Yn ogystal, bydd gan yr Awdurdod Trwyddedu sydd wedi cyflwyno'r drwydded wybodaeth leol werthfawr ynghylch deiliad y drwydded, mynediad uniongyrchol i hanes y cerbyd ac unrhyw gwynion a dderbyniwyd a dylai fod yn gyfrifol am adennill unrhyw ffioedd sy'n gysylltiedig â chymryd y camau gorfodaeth. Nodir nad oes cynigion mewn perthynas â gosod ffioedd wedi'u cynnwys yn y Papur Gwyn.

Fodd bynnag, cred y Cyngor ei bod yn briodol i unrhyw swyddog awdurdodedig o unrhyw ardal Awdurdod Trwyddedu gael y grym i atal ar unwaith (Adran 68, Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976), trwydded unrhyw gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal (waeth lle y cafodd ei drwyddedu), lle bo risg uniongyrchol i ddiogelwch y cyhoedd, e.e. teiar diffygiol, neu o bosib lle bo'r cerbyd yn methu â bodloni'r safonau cenedlaethol, e.e. arwyddion drws / platiau cefn ar goll. Yna, byddai'r awdurdod sy'n cyflwyno'r gwaharddiad yn adrodd ar y mater i'r Awdurdod Trwyddedu cartref er mwyn iddynt hwy ystyried p'un i godi'r gwaharddiad neu gymryd camau pellach.

Cwestiwn 29 - A ddylai Awdurdod Lleol fedru cyflwyno cosb lai mewn perthynas ag unrhyw gerbyd sy'n gweithredu yn ei ardal, hyd yn oed os mai rhywun arall gyflwynodd y drwydded wreiddiol? Dylai/Na ddylai? Rhowch esboniad pellach.

Mae'r Cyngor yn ystyried bod hyn o fudd i gynorthwyo'r Awdurdod Trwyddedu cartref er mwyn pennu p'un a oes angen unrhyw weithredu pellach, e.e. hysbysiad gwella / cynghorol / rhybudd. Er enghraifft, byddai cyflwyno system o Hysbysiadau Cosb Sefydlog yn dod â gorfodaeth tacsis a hurio preifat yn unol â meysydd eraill mewn llywodraeth leol. Byddai angen datblygu rhyw fath o gynllun cyfeirio er mwyn hysbysu'r Awdurdod Trwyddedu a roddodd y drwydded; fodd bynnag, byddai angen rhoi ystyriaeth bellach i oblygiadau ymarferol hyn.

Cwestiwn 30 - Nodwch unrhyw sylwadau neu gynigion eraill mewn perthynas â gorfodaeth na dderbyniodd sylw yn y cwestiynau uchod.

Mae Panel Arbenigol Trwyddedu Cymru Gyfan wedi bod yn trafod â Llywodraeth Cymru yn y gorffennol ynghylch cyflwyno'r grym i stopio a chyfarwyddo tacsis a cherbydau hurio preifat. Byddai hyn yn ychwanegiad defnyddiol a buddiol i'r dewisiadau gorfodaeth sydd ar gael i awdurdodau lleol ar hyn o bryd.

Ar hyn o bryd, ni all Awdurdodau Lleol roi amodau ar drwyddedau gyrrwyr cerbydau hacni; mae gan rai awdurdodau lleol Is-ddeddfau yn eu lle, a byddem yn argymhell ymgorffori unrhyw gydran berthnasol o'r rhain yn y safonau cenedlaethol.

Byddai'r Cyngor yn argymhell bod Llywodraeth Cymru yn cyflwyno darpariaethau gorfodaeth eraill, megis pan fo gyrrwr yn gwrthod taith gan ei bod yn daith fer, neu mewn achosion o godi gormod o ffi.

Yn ogystal, byddai'r Cyngor yn argymhell gwneud hyfforddiant yn orfodol i'r holl unigolion sy'n ymwneud â'r broses gwneud penderfyniadau ar faterion trwyddedu (fel y nodwyd uchod). Mae'n hanfodol hyfforddi swyddogion, cynghorwyr (yn cynnwys clercod cyfreithiol yr Ynadon yn ogystal) yn gyson a phriodol er mwyn sicrhau bod y rhai sy'n gweithredu'r safonau yn gymwys i wneud hynny. Dylai cynnwys yr hyfforddiant lunio rhan o'r safonau cenedlaethol.

Rhannu Gwybodaeth

Cwestiwn 31 - Ydych chi'n cytuno â'n cynnig i greu cronfa ddata neu wneud trefniadau eraill er mwyn rhannu gwybodaeth ddiogelu berthnasol? Ydw/Nac ydw? Rhowch esboniad pellach.

Mae sefydlu cronfa ddata cenedlaethol gorfodol o'r holl yrwyr trwyddedig yn allweddol; fodd bynnag, dylid ehangu'r gronfa ddata hon i gynnwys cerbydau a gweithredwyr, perchnogion ac anfonwyr, i gefnogi gorfodaeth gryfach. Rhaid sefydlu hyn yn gyflym.

Yn y cyfamser, mae'r Rhwydwaith Gwrth-dwyll Cenedlaethol (NAFN) yn darparu cofrestr ar-lein o yrwyr tacsis a cherbydau hurio preifat sydd wedi cael eu gwrthod neu os ydyw eu trwydded wedi'i diddymu. Mae'r gronfa ddata hon yn cynnwys y rhesymau am unrhyw wrthodiad neu ddiddymiad, ynghyd â manylion yr Awdurdod Trwyddedu perthnasol. Rhaid i Lywodraeth Cymru gyflwyno deddfwriaeth i orchymyn bod hwn yn cael ei ddefnyddio, fel blaenoriaeth. Mae Panel Arbenigol Trwyddedu Cymru Gyfan wedi cytuno mewn egwyddor i ddefnyddio'r gronfa ddata hon ac yn ystod yr ymgynghoriad hwn, roedd yr holl awdurdodau lleol yng Nghymru yn bwrw ymlaen ar hyn.

Yn ogystal, rhaid i unrhyw gronfa ddata cenedlaethol fedru derbyn neu gysylltu â chronfa ddata cyfatebol yn Lloegr, er mwyn osgoi dyblygu unrhyw fewnbyniad data a sicrhau diogelwch y cyhoedd, yn enwedig o amgylch ardaloedd ar y ffin.

Cwestiwn 32 - Nodwch unrhyw sylwadau neu gynigion eraill mewn perthynas â rhannu gwybodaeth na dderbyniodd sylw yn y cwestiynau uchod.

Mae darpariaethau'r Common Law Police Disclosure wedi'u hamlygu fel pryder dybryd gan y Panel Arbenigol Trwyddedu yn flaenorol. Nid yw'r cynigion hyn yn ymdrin â'r mater hwn. Awgryma'r Panel y dylid adolygu'r darpariaethau datgelu presennol i sicrhau bod yr holl wybodaeth berthnasol ynghylch troseddau ac ymddygiad gyrwyr tacsï a cherbydau hurio preifat, gan gynnwys gwybodaeth am achosion o arestio, cyhuddo ac euogfarnau, yn cael ei rhannu â'r Awdurdod Trwyddedu ar unwaith.

Mae'r Panel yn gwerthfawrogi y gall Llywodraeth Cymru fod wedi'i gyfyngu mewn perthynas â dylanwadu ar yr awgrym hwn, ond mae'n hanfodol sicrhau bod yr holl yrwyr, gweithredwyr, perchnogion ac anfonwyr yn saff ac yn addas. Croesawir unrhyw ddylanwad y gallai Llywodraeth Cymru ei gael ar hyn i wella rhannu gwybodaeth ar sail diogelwch y cyhoedd.

Cyd-awdurdod Trafnidiaeth

Cwestiwn 33 - A ydych chi'n cytuno â'n cynnig i ailgyfeirio'r holl swyddogaethau trwyddedu tacsï a cherbydau hurio preifat o awdurdodau lleol i Awdurdod Trwyddedu cenedlaethol (Dewis A)? Ydw/Nac ydw? Rhowch esboniad pellach.

Ni fyddai'r Cyngor yn cefnogi'r cynnig yn seiliedig ar y wybodaeth sydd wedi'i darparu gan nad oes tystiolaeth i gefnogi'r angen i ailgyfeirio'r swyddogaeth trwyddedu tacsï a cherbydau hurio preifat gyfredol i ffwrdd o Awdurdodau Lleol. Ar hyn o bryd, nid oes unrhyw fanylion yn y papur gwyn hwn ynghylch sut fyddai'r JTA yn ymgymryd â'r swyddogaeth trwyddedu ac felly mae'n anodd iawn i ni ateb y cwestiwn hwn. Mae'r Cyngor yn teimlo nad oes digon o waith ymchwil wedi'i wneud mewn perthynas â'r bwriad hwn a bod yn rhaid i Lywodraeth Cymru gynhyrchu eglurhad llawer mwy manwl ynghylch sut fyddai'r JTA yn gweithio. Mae'r Cyngor yn teimlo y byddai mewn gwell sefyllfa i roi sylwadau ar y cynnig pe byddai hynny ar gael. Ein pryder mwyaf yw gwarchod y cyhoedd, ac nid oes unrhyw beth yn y cynnig hwn sy'n awgrymu mai diogelwch y cyhoedd sydd flaenllaw yn y cynnig hwn.

Dan y trefniadau presennol, mae gwerth a budd o wneud penderfyniadau lleol ar faterion tacsï; gydag aelodau etholedig drwy Bwyllgorau Trwyddedu a swyddogion yn sicrhau atebolrwydd lleol a gwleidyddol am benderfyniadau a wnaed, gan ddarparu dull cyson a chadarn sy'n cael ei arwain gan bolisiâu trwyddedu tacsï lleol a chanllawiau cenedlaethol.

Yn ogystal, mae dyletswydd ar Awdurdodau Lleol i ystyried Fframwaith Llywodraeth Cymru ar gyfer Rheoli'r Economi Gyda'r Nos yng Nghymru. Mae angen i awdurdodau ystyried yr angen am drafnidiaeth yn eu heconomi leol gyda'r nos fel rhan o ddull integredig, sy'n cynnwys pwysigrwydd tacsï a cherbydau hurio preifat. Mae cydweithio mewn partneriaeth rhwng asiantaethau lleol allweddol, megis yr Heddlu (gan gynnwys yr Heddlu Trafnidiaeth), trwyddedu a'r diwydiant tacsï, yn cynnig y cyfleoedd gorau i gyflawni amgylcheddau trafnidiaeth gyda'r nos sy'n gynaliadwy ac sy'n hyrwyddo diogelwch. Ni fyddai tynnu'r ddyletswydd oddi ar Awdurdodau Lleol yn fuddiol o ran gweithredu cynlluniau i wella'r economi gyda'r nos yn ei chyfanrwydd.

Drwy'r Panel Arbenigol, byddai'r Cyngor yn fodlon ystyried y dystiolaeth ar gyfer cynigion Llywodraeth Cymru, a chydweithio ymhellach i sicrhau bod unrhyw ddiwygiadau a wneir i ddeddfwriaeth tacsï a cherbydau hurio preifat yn gadarn, yn orfodadwy ac yn gwella diogelwch y cyhoedd.

Cwestiwn 34 - Ydych chi'n meddwl y dylai awdurdodau lleol barhau i fod â chyfrifoldeb am drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat (Dewis B)? Ydw/Nac ydw? Rhowch esboniad pellach.

Ydw. Cred y Panel y dylai awdurdodau lleol barhau i fod â chyfrifoldeb am drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. Er bod y Panel yn gwerthfawrogi bod y swyddogaeth Trwyddedu angen ei chryfhau, fel y nodwyd yn Dewis B, cydnabyddir bod trwyddedu yn gweithio'n dda ar y lefel lleol.

Mae swyddogion yr awdurdod lleol ac aelodau etholedig yn elwa o'r wybodaeth leol sydd wedi'i chael drwy gydweithio'n effeithiol mewn partneriaeth a rhannu data â phartneriaid megis Heddlu Gogledd Cymru a thimau gorfodaeth leol y Swyddfa Gartref.

Gofynnir am dystiolaeth ychwanegol gan Lywodraeth Cymru i gyfiawnhau'r gwrthwyneb o ran parhau â chyfrifoldebau Awdurdod Lleol.

Cwestiwn 35 - Nodwch unrhyw sylwadau neu gynigion eraill mewn perthynas â thrwyddedu tacsis/cherbydau hurio preifat na dderbyniodd sylw yn y cwestiynau uchod.

Nid yw'r Cyngor yn credu bod y cynigion presennol sydd wedi'u cynnwys yn y Papur Gwyn yn mynd yn ddigon pell i geisio ymgymryd â'r diwygiad y mae ei ddirfawr angen yn y maes trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat. Byddai'r gyfres flaenorol o gynigion a oedd wedi'u cynnwys yn Taxi and Private Hire Vehicle Licensing in Wales [WG31865] wedi cyflwyno trefn trwyddedu tacsis cadarn a oedd yn addas ar gyfer yr 21ain Ganrif ac yn rhoi'r teclynnau angenrheidiol i awdurdodau lleol warchod y cyhoedd, taclo gweithio ar draws ffiniau a chyflwyno mwy o rym er gwell gorfodaeth. Yn hytrach, yr hyn sy'n cael ei gynnig ar hyn o bryd yw ateb cyflym, ac nid yw'n cynnig dim mwy nag ateb dros dro. Mae'r deddfwriaeth bresennol yn hynafol, nid yw'n addas i'r diben ac mae angen ei diwygio'n sylfaenol gyda phrif deddfwriaeth newydd.

Mae'r Cyngor yn siomedig bod y cynlluniau radical, uchelgeisiol a chyffrous a gynigiwyd gan Lywodraeth Cymru yn flaenorol wedi'u rhoi o'r neilltu, i bob pwrpas, a'i bod yn annhebygol y byddant yn gweld golau dydd. Fodd bynnag, mae dewis hyfyw arall ar gael yn rhwydd drwy ystyried mabwysiadu argymhellion y "Ministerial Working Party into Hackney carriage and Private Hire Licensing in England [2018]" mewn mwy o fanylder, gan eu bod yn adeiladu ar y gwaith a wnaed gan Gomisiwn y Gyfraith ar "Reforming the Law of Taxi and Private Hire Services [2012]".

Mae'r argymhellion hyn yn cynnig llawer mwy nag ateb dros dro a byddai hyn yn moderneiddio'r fframwaith deddfwriaethol, yn cyflwyno rheoleiddio priodol ac yn rhoi'r teclynnau gorfodaeth angenrheidiol i awdurdodau trwyddedu fedru amddiffyn y cyhoedd yn well. Yn ogystal, o weithredu'r argymhellion, byddai hyn yn sicrhau bod yr anghysondebau rhwng awdurdodau Cymru a Lloegr, yn enwedig ar hyd y ffin, yn cael eu dileu.

Cwestiwn 36 - Hoffem wybod eich barn ar yr effeithiau y byddai'r cynigion deddfwriaethol sydd wedi'u nodi yn y papur hwn yn eu cael ar yr iaith Gymraeg, yn enwedig ar y cyfleoedd i bobl ddefnyddio'r Gymraeg ac ar beidio â thrin yr iaith Gymraeg yn llai ffafriol na'r Saesneg. Beth, yn eich barn chi, fyddai'r effeithiau? Sut fyddai modd cynyddu'r effeithiau cadarnhaol? neu liniaru'r effeithiau negyddol?

Rhaid i Lywodraeth Cymru ystyried Safonau'r Gymraeg fel y'u gosodwyd gan Gomisiynydd y Gymraeg. Mae'n bwysig bod ymgeiswyr yn cael gwneud cais yn eu dewis iaith. Gellid cynyddu'r effeithiau cadarnhaol drwy sicrhau bod arwyddion, ac ati, yn cael eu darparu mewn diwyg dwyieithog ar bob tacsî a safle tacsîs.

Byddai angen i'r Llywodraeth gynnal Asesiad Effaith ar yr Iaith Gymraeg mewn perthynas ag unrhyw gynnig i ganoli'r swyddogaeth trwyddedu mewn Gwasanaeth Cenedlaethol. Gyda gwasanaeth trwyddedu cenedlaethol, byddai pryder o ran effaith bosib hyn ar y cyfleoedd i ddefnyddwyr gwasanaeth, mewn ardaloedd megis Gwynedd, barhau i dderbyn y gwasanaeth, drwy gydol y broses drwyddedu, drwy gyfrwng y Gymraeg.

Cwestiwn 37 - Eglurwch hefyd os gwelwch yn dda sut, yn eich barn chi, y gellid llunio neu newid y cynigion fel eu bod yn cael effeithiau cadarnhaol, neu fwy o effeithiau cadarnhaol, 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.

Gweler uchod. Byddai cadw'r swyddogaeth trwyddedu tacsis yn lleol yn yr awdurdod lleol yn lliniaru unrhyw risgiau i'r iaith Gymraeg gan fod Cyngor Gwynedd eisoes yn darparu'r holl wasanaethau sy'n gysylltiedig â thrwyddedu tacsis drwy gyfrwng y Gymraeg.

Cwestiwn 38 - Rydym wedi gofyn nifer o gwestiynau penodol. Os oes gennych unrhyw faterion perthnasol nad ydym wedi mynd i'r afael â hwy yn benodol, defnyddiwch y gofod hwn i adrodd amdanynt: Nodwch hwy yma:

Nid oes gan Gyngor Gwynedd unrhyw sylwadau pellach i'w gwneud.

REFERENCE WP146

I have mobility problems will my bus pass be any good after 2019???

Abergavenny Taxis Ltd's response to the Welsh Government's
consultation document -

Improving Public Transport.

Part 2 – Taxis and Private Hire

Abergavenny Taxis have been in existence for over 16 years and believe we have a good working relationship with our local authority's licencing department (Monmouthshire County Council).

We feel it is desirable for an overhaul of the regulations and that some active members of the trade should be involved in the process beyond the consultation stage. We believe that despite the good intentions of others, operator's experience is to some extent put to one side because it is 'inconvenient'. We, therefore, hope that someone 'from the ranks' will be in on the process.

So to continue, we shall only make comments on what we feel is relevant to the issues as we see them.

Q22 Do we agree with the proposal to have national standards which apply to all taxis and PH vehicles in Wales?

Yes. Due reference should also be made to standards in England as we can travel through three LA areas for one hire journey (Bristol Airport). It does appear wise that everyone knows where they stand especially in the case of enforcement on out of area vehicles be it licencing matters or vehicle testing standards.

Q23 Are there any matters which we would like to see contained in any national standards?

Yes. Put simply, anything that is considered necessary for an applicant to obtain a licence to drive a licensed vehicle, eg Enhanced DBS, medical checks, communications abilities, literacy, etc. There could also be a check on the use of Sat Nav systems. Local knowledge tests would seem to be useful but that depends on how 'local' is interpreted.

Q24 Are there any matters which we think should be excluded from national standards?

Yes. At present, vehicle testing standards are set by DVSA with LA requirements added on. This means that the Licensed Vehicle MOT is not (in this area) automatically passed onto the Govt data base. In the PSV world, standards are set by DVSA with owner/operators responsible for safety checks every six weeks at a garage, we believe. Is there not a case for a similar approach towards taxis and PH vehicles – this will need to be addressed by officials as well as members of the trade (testers and drivers).

Q25 & What practical problems might there be to setting national standards for HV & PHV?
Q26

Overly restrictive regulation and getting the right people together. There seems to be a tendency for committees and such like to make more problems than they solve. It is probable

that everything necessary is in place somewhere or other and only needs to be put together carefully.

Q27 Any other comments

National standards should certainly deal with the situation that exists with bus lanes. At present MCC licenced vehicles cannot use bus lanes outside the MCC area unless registering each vehicle with, for example, Bristol, Cardiff, South Glos councils. In this day and age a system can be sorted to address this.

Q28 Should a LA be able to revoke or suspend a licence relating to ANY vehicle operating in its area?

A temporary suspension yes but to revoke a licence no. The reasons are not difficult to understand. An infringement in one LA area will obviously be a national infringement, therefore, should be treated as such. To revoke a licence should be by the issuing authority who have knowledge of the licence holder that another authority will not have. It also means action is more likely to be taken quicker as long as the suspension notification is passed on to the relevant issuing authority speedily.

Q29 Should a LA be able to issue a lesser sanction in relation to any vehicle operating in its area?

Yes but as with all the issues that arise, a common standard has to be applied and a consistent enforcement system used which means better training for those authorised to inspect vehicles at the roadside.

Q30 Any other comments.

Q31 Do we agree with the proposal to create a database or make other arrangements for relevant safeguarding information to be shared?

Yes to the database for drivers and operators. It has been suggested in the past that others such as dispatchers should also be on the database, this seems to be going further than necessary. If that was so then one could make a case for anyone involved with any public transport system to also be on such a database.

Q32 Any other comments.

Q33 Do we agree with the proposal to redirect all taxi and PHV licensing functions away from LAs to a national Licensing Authority?

No. If there is one standard for the whole of the UK or even only Wales it is not difficult for those standards to be understood and enforced by all the LAs involved. We doubt that such an idea will be workable in the long term and believe option B will be far quicker and easier to implement without 'unintended consequences' that are acknowledged in the proposal document.

Q35 Any other comments.

Q36 & Q37 The effects on the Welsh language that the proposals set out in the paper may have.

We presume that this subject is already addressed by the person or body that already has responsibility for the Welsh language.

Alun Davies AM

Welsh Labour – Blaenau Gwent

27 March 2019

Dear Ken,

Improving public transport

This is my response as the Assembly Member for Blaenau Gwent to the Welsh Government's White Paper on Improving Transport.

Introduction

I welcome this consultation and I welcome the Welsh Government's ambitions for a safe, and sustainable public transport network which meets the needs of the Welsh public. I also welcome the proposals for significant change in the way in which public transport is managed and regulated in the future.

I agree with the analysis that public transport needs to be better managed and integrated but I also believe that we need to be more far-sighted in our thinking and more radical in our proposals for action and legislation if we are to both achieve our ambitions and also maximise the potential for improved public transport to deliver on our sustainability and social justice goals.

In my view the current system is broken. The people of Blaenau Gwent are let down every day by a network and a system that is fragmenting, is far too expensive, inaccessible and which does not meet the basic needs of the community.

To achieve the Welsh Government's ambitions in communities such as Blaenau Gwent the Government will need to be far more directive and will need to make significantly greater investments than which may be needed to make similar changes in an inner city or densely urban environment. Across Blaenau Gwent there are failures of management and planning and failures to provide even a basic service to provide the essential connectivity to public services and employment or to centres for shopping and social or entertainment purposes which would be taken for granted in other communities.

Structure and framework

It is clear from my understanding that the Welsh Government invests £220 pa in funding to maintain bus services and in subsidising services mainly for either school or for older people. It is also clear that this subsidy is driving corporate behaviour and a pattern of services which does not always deliver the services that the community needs - and from any study of the economics of the industry it is not providing the industry with the stability that we would expect from such a high public subvention. It is therefore not meeting either policy objectives or providing a basis or foundation for future services.

At the same time there appears to be little active coordination of services and certainly from the point of view of too many people there is little, if any, integration of services. There is too much complexity and too

REFERENCE WP148

many competing interests and not enough pro-active planning or active management. The structures must be put in place to provide a management and planning framework, together with the public accountability that is required, in order to fundamentally change the way in which public transport is organised in Wales.

It is clear from our experience in Blaenau Gwent that local authorities, acting alone, do not have the capacity to provide this leadership. Local authorities already have some responsibilities for managing the provision of bus services in their areas, and as a consequence of funding decisions and the failure to provide effective oversight and planning functions, there are many communities suffering from the loss of services and are becoming increasingly isolated. For instance, in Blaenau Gwent communities such as Cwm, Garnlydan or Brynithel have seen a significant decline in access to services and this is already having a detrimental impact on people and their ability to access basic services.

At the same time many of the transport services that provide key routes for the travelling public are routes which cover far more than a single local authority area. In Blaenau Gwent, regional networks and connectivity to major centres such as Cwmbran, Merthyr, Newport or Cardiff are all critical to delivering a comprehensive network. A network also needs to provide easy, timely and reliable access to key public services, for instance, hospitals such as Nevill Hall in Abergavenny or the new Grange University Hospital in Llanfrechfa Grange. Without significant reform it is difficult to see how the population served by these facilities will be able to reach these services by public transport. The First Minister made a commitment in the National Assembly yesterday (26 March 2019) that this was being actively considered by Government.

As well as the current failure to provide comprehensive connectivity the public also seem to be subsidising services which compete with each other which appears to be a perverse use of scarce public resources. All too often we have bus services which run with a public subsidy on the same routes which are served by train but there is little connectivity to rail stations and little opportunity to provide the integrated network that the Welsh Government wishes to create.

In managing integrated transport solutions I also want to see significant investment in improved rail connectivity on the Ebbw Valley line. The fragmented nature of the devolution settlement on rail infrastructure investment is shocking. Whilst the overall devolution settlement is one which undermines the stability, transparency and accountability in this area the broken settlement also actively prevents the integration that both the Welsh Government and the UK Government say that they want to see.

My conclusions

In terms of the overall devolution settlement the Welsh Government needs to continue to make the case for the full devolution of responsibility for rail infrastructure on the same basis as the Scottish settlement. It appears to me that this is the single biggest blockage which is preventing the further investment that we need to see in developing rail services such as on the Ebbw Valley line.

In principle I agree with the proposal in the White Paper to create a single joint transport authority for the whole country however I also believe that whilst the arguments over economies of scale are powerful in creating a national body, it is also unlikely that a single national organisation is able to deliver the scale of change and the sensitivity to local needs that a more locally-focussed body would be able to do. I therefore support the proposal to create a national body but with regional delivery boards.

However I do not believe that three regional delivery boards would provide the local focus that would be able to deliver the local provision and integration of services that is required. Local authorities are not able to deliver the ambitions that the Welsh Government has identified for either franchising or managing contracts. In my view the management of contracts has to take place at the joint transport authority and managed by a regional board. For Blaenau Gwent I would propose that a Gwent regional board is created. I would not support a proposal to create three boards to cover the whole country.

REFERENCE WP148

Bus services

Buses are the major provider of public transport services in Blaenau Gwent. Over many years we have seen real declines in the services both in terms of frequency and timings but also a fragmentation in terms of the communities served by buses. Whilst this reflects similar declines which have been reported elsewhere in Wales, in Blaenau Gwent the relative impact of such declines is far greater.

In the past the Welsh Government's policy focus has been to maintain and protect services in relatively isolated communities in rural areas. Whilst this is clearly important, it does neglect the relative isolation of small towns and urban communities where access to services is also a significant challenge. With the development of more centralised services, especially in terms of health and education, the challenge facing public transport provision is greater.

This is also a fundamental issue of social justice. It is poorer people and people who have life-limiting disabilities or are unable to own or have access to private transport who are disproportionately impacted by the decline in transport services. I am very clear in my mind that at present the £220 is spent by the Welsh Government on supporting bus services is not well-spent in that it is not delivering the services that people in Blaenau Gwent need and require. In short, this is now a public service emergency.

Whilst the Welsh Government uses the TrawsCymru service as an example of how a service can be optimised by better coordination, it is my view that the crisis facing bus services is so deep and so great as to require a more fundamental approach to future policy. As such I do not believe that the proposed "Enhanced Quality Partnership" between local authorities and bus operators provides a sufficiently robust basis upon which it is possible to reorder the provision of bus services and the coordination of services that is required to meet the changing needs of communities and to realise the ambition of the Welsh Government. I also do not believe that local authorities are in a position to provide the management of such contracts. The White Paper itself (P.16/17) makes the case that local authorities do not have the capacity to manage public transport functions. I agree with this analysis and therefore cannot support the proposal that the management of these partnerships should rest with local authorities.

At the same time as creating the structures which will sustain the routes and services, I would also want to improve the customer experience. In Blaenau Gwent too many vehicles which serve us are old and unreliable. They do not provide the same travelling experience as those vehicles serving the main population centres in the south of the country. I would want the new transport authorities to impose clear expectations in terms of the quality of the services provided.

My conclusions

I conclude that given the consequences of the failure of the current public transport services I believe that the Welsh Government should introduce legislation to re-regulate bus services. The shadow of the de-regulation of services in the 1980s still haunts the industry. The consequence of this de-regulation is an industry that is able to neither deliver comprehensive connectivity nor financial stability. All too often bus services are being discontinued and bus companies running into financial difficulties because the economics and the current regulation of the industry is not able to deliver for either the people we serve or even the industry itself. The case for fundamental change is unanswerable.

I believe that re-regulation is the only way to tackle the current crisis in the bus industry. This will provide the Government with the tools that it requires to both regulate the industry and also to deliver the services that are required to link communities and to provide the timetables and structure of services that will meet the needs of the people we represent today and the ambitions of the Government for the future.

I do support proposals which will allow public authorities to provide bus services. Given the recent difficulties at Cardiff Bus and elsewhere, and against the wider background of the on-going financial

REFERENCE WP148

weakness in the industry I do not believe that local authorities are capable of providing bus services on the comprehensive basis that the Government would wish to see. However I would argue that the Welsh Government should establish a national bus service cooperative to provide key local, regional or national services. A national cooperative could also set clear standards for bus services across the whole country.

Rail

I recognise that the future of rail services do not form a part of this White Paper and consultation. However if we are to have an integrated and coherent system of public transport then rail will be a central part of that network. There is an urgent need for change in the statutory framework for the management of investment in rail. For the people of Blaenau Gwent the clear priority for rail services is continued investment in the Ebbw Valley railway link connecting Ebbw Vale with Cardiff. This is essential if the route is deliver on its potential and the objectives established when the Welsh Government re-opened the line.

The current distinction between the core valleys lines and the Ebbw Valley line is deeply unhelpful. Whilst I understand the reasons for the differential I do believe that the Welsh Government should end this false distinction in its planning. The plans for the future development of the Ebbw Valley line should be developed in exactly the same way as the other lines which serve the heads of the valleys. It is wrong that additional services are being planned for the lines to Rhymney, to Merthyr, to Aberdare and to Treherbert but not to Ebbw Vale. Clearly the technology and choices made to deliver on these commitments may be different for each line but the policy and ambition should be the same.

The commitment to the Ebbw Valley line as an inter-urban service, linking the Heads of the Valleys with Cardiff is central to the future vision for the line. However the Welsh Government are also taking decisions which will potentially undermine the viability of the service as a regional inter-urban service. The decisions to open new stations in and around Cardiff and to route the service via Newport all increase the journey time and taken together these decisions will lead to the service becoming essentially a commuter service for the suburbs of Cardiff and Newport. This will reduce the effectiveness of the line as a regional service.

To date the Welsh Government has not been able to provide the same vision for the future development of the Ebbw Valley line as it has done for other lines serving the valleys of south Wales. It is essential that the Welsh Government commits to publishing its vision for this line with some urgency.

My conclusions

As I have already argued the Welsh Government must ensure the full devolution of rail infrastructure along with the budgets which will allow the Welsh Government to make the investments in the Ebbw Valley line that will enable the line to expand in the same way as is planned for the other valleys lines.

The distinction between the Ebbw Valley line and other valleys lines should be ended and the Government reaffirm its commitment to the Ebbw Valley line as an inter-urban service.

The priorities for the future development of this line are as follows:

- New rolling stock which will increase capacity and provide an improved travelling experience
- A new station serving Abertillery and the Ebbw Fach Valley
- Service frequency of four trains an hour to Cardiff by 2024
- Electrification of the line – or electric train powered by other means

Taxi services

There are 206 registered taxi drivers in Blaenau Gwent who provide an invaluable service as a part of the overall public transport network serving the borough. However the sector is facing some significant issues and difficulties which, if not addressed, could make the sector unsustainable in the medium term.

REFERENCE WP148

The White Paper outlines a number of options for change. I agree with the Government that there is a clear need to have common standards across the whole country and I agree that this may be best done by investing the proposed national Joint Transport Authority with the necessary powers and statutory functions. However in practice it is probably more appropriate that this is delivered by the regional boards.

The challenges facing the taxi sector in Blaenau Gwent include increasing number of drivers who are from other authority areas and operating 'cross-border' in Blaenau Gwent, other challenges include not only increased competition but also undercutting of quality and standards as well as changes in technology which are leading to a significant change in the nature and structure of the sector.

These challenges are creating a very real existential crisis for the taxi sector in Blaenau Gwent. The sector also suffers because of the precarious state of the finances of Blaenau Gwent CBC since drivers are asked to pay very high increases in the annual fees charged to operate their service. At the same time the sector is experiencing the same challenges to income levels and increasing costs, along with long term impacts on the working conditions of drivers that are being experienced by drivers elsewhere in Wales. Taken together with the challenges of changing technology the future of the sector is now very difficult unless the Welsh Government uses the opportunity provided by this legislation to make some long-term and far-sighted changes to the statutory framework within which the sector operates.

The primary immediate problems are increased fee levels and 'cross-bordering'. Again these are issues of social justice where the people of Blaenau Gwent are facing significantly greater threats to their livelihoods than drivers operating in areas such as Cardiff or Newport.

My conclusions

I believe that the Government's proposals for the creation of a Joint Transport Authority could potentially help to underpin standards in the sector. I believe that there should be common standards for the whole of Wales but that they should be enforced at a local or regional level. I also believe that there should be very clear rules in place to protect local operators by enforcing regulations on the area of operation of any licence. The existing failure of local authorities to effectively regulate the sector means that we are seeing the effective erosion of local licences and the erosion of local accountability. The new legislation should state clearly that any licence will enable the driver to operate in a single area. This will protect existing operators and will also protect the travelling public from a reduction in protections and a reduction in services if taxi operators were to be unable to compete with major operators from larger settlements.

That the Welsh Government establish a Taxi Development Fund which will enable current operators to invest in new technology which will enable them to compete in the future and to allow their business models to evolve as new technology changes the way in which we use these services.

Alun Davies AM
Blaenau Gwent