

Polisi ac Amodau Trwyddedu ar gyfer Cerbydau Hacni (Tacsi) a Cherbydau Hurio Preifat, Gyrwyr a Gweithredwyr



Cyngor Sir
CEREDIGION
County Council

Awdur a gwasanaeth: Swyddog Arweiniol Corfforaethol Polisi, Perfformiad a Diogelu'r Cyhoedd
Dyddiad mabwysiadu gan Cyngor: 20/3/2025
Dyddiad Adolygu Polisi: 20/3/2030 (5 mlynedd o'r dyddiad mabwysiadu)

Cynnwys

Polisi.....	5
1. Rhagymadrodd	5
2. Cymhwyso'r Polisi.....	5
3. Nodau ac Amcanion y Polisi	8
4. Proses Drwyddedu a Dirprwyo Swyddogaethau	10
5. Gwriad o'r Polisi	10
6. Ffioedd Trwyddedu	10
7. Gwyboadeth Cyffredinol.....	11
7.1 Cysylltiadau.....	11
7.2 Ffioedd a Thaliadau	11
7.3 Penderfynu Ceisiadau	11
7.4 Adnewyddu Trwyddedau.....	11
7.5 Newidiadau mewn Amgylchiadau.....	12
7.6 Gorfodaeth	12
7.7 Troseddau a Chosbau.....	12
7.8 Cynhyrchu Trwyddedau	12
7.9 Colli Trwyddedau	12
7.10 Apeliadau	12
7.11 Ysmygu.....	12
7.12 Polisi Addasrwydd.....	13
8. Trwyddedau Gyrrwyr Cerbyd Hacni a Hurio Preifat.....	13
8.1 Gofynion Trwydded	13
8.2 Hyd y Drwydded.....	13
8.3 Proses Ymgeisio	13
8.4 Ffitrwydd a Priodoldeb.....	13
9. Safonau Gyrrwyr.....	14
9.1 Gwriad gan y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd (DBS)	14
9.2 Gwriad cofnodion troseddol tramor.....	15
9.3 Profiad a Safonau Gyrru.....	16
9.4 Gwiriadau Meddygol	16
9.5 Polisi eithriadau meddygol o dan y ddeddf cydraddoldeb	17
9.6 Hyfforddiant Diogelu.....	18
9.7 Profion Gwybodaeth Gyrrwyr.....	18

9.8	Ymwybyddiaeth o'r Sir.....	19
9.9	Hyfforddiant Ychwanegol I Yrwyr	19
9.10	Ymgeiswyr sy'n siarad Saesneg fel ail iaith	19
9.11	Gwiriad hawl i weithio.....	20
9.12	Ymddygiad Gyrrwr	20
9.13	Côd Gwisg I Yrrwyr	20
10.	Is-ddeddfau Cerbyd Hacni	21
11.	Polisi Gollyngiadau Cerbydau	21
12.	Cofrestr genedlaethol o drwyddedu cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat a ddirymwyd ac a wrthodwyd (NR3)	21
13.	Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat	22
13.1	Proses ymgeisio.....	22
13.2	Ffitrwydd a Phriodoldeb Perchennog.....	23
13.3	Gwiriad DBS	23
13.4	Gwiriad Cofnodion Troseddol Tramor.....	24
13.5	Adeliadu Cerbydau Cyffredinol.....	25
13.6	Addasiadau/offer ychwanegol	25
13.7	Manyldeb y cerbyd ac Amodau Trwydded.....	25
13.8	Hyd y Drwydded.....	26
13.9	Oedran Cerbyd.....	26
13.10	Cerbyd mewn Cyflwr Eithriadol	26
13.11	Yswiriant	26
13.12	Tystysgrif Cofrestru V5.....	27
13.13	Adrodd am Ddamweiniau	27
13.14	Mesuryddion GPS/systemau rheoli ac anfon.....	28
13.15	Camerâu Teledu Cylch Cyfyng (CCTV) mewn Cerbydau	28
13.16	Systemau Fideo 'Pwynto Taro' (VPIS)/Camerâu Dangosfwrdd	31
13.17	Eiddo Coll.....	31
13.18	Arwyddion ar Gerbydau.....	31
13.19	Hysbysebu	32
13.20	Taliadau Cerdyn.....	32
13.21	Hygyrchedd.....	33
13.22	Llogi Gweithredwyr (Hurio Preifat yn Unig).....	34
13.23	Cerbydau Hurio Preifat Newydd-deb/Digwyddiad Arbennig gan gynnwys Limousines	35
14.	Darpariaethau Ychwanegol ar gyfer Cerbydau hacni YN UNIG	35

14.1	Cyfyngiadau Meintiau.....	35
14.2	Safleoedd tacsï (cyfeirir atynt yn gyffredinol fel standiau cerbydau hacni).....	35
15.	Gweithredwyr Cerbydau Hurio Preifat.....	36
15.1	Proses Ymgeisio	36
15.2	Hyd y Drwydded.....	36
15.3	Cyfrifoldebau a Ffitrwydd/Priodoldeb y Gweithredwr	36
15.4	Gwiriad DBS	37
15.5	Gwiriad Cofnodion Troseddol Tramor.....	38
15.6	Amodau Trwydded	39
16.	Cydymffurfiad Cyffredinol a Gorfodaeth	39
16.1	Cyffredinol.....	39
16.2	Hunan-Adrodd Deiliad Trwydded	39
16.3	Trefn Ddisgyblu	40
16.4	Apeliadau	41
16.5	Gweithio mewn Partneriaeth	41
16.6	Ceisiadau Gwasanaeth a Chwynion.....	41
16.7	Gorfodaeth Trawsffiniol	42
17.	Hysbysiad Preifatrwydd	43
17.1	Sut y byddwn yn defnyddio eich gwybodaeth	43
	Atodiadau	44
	Atodiad 1 – Ffioedd Trwyddedu.....	44
	Atodiad 2 – Canllawiau Gweithdrefn Ymgwisio I Yrwyr.....	45
	Atodiad 3 – “Canllawiau’r Sefydliad Trwyddedu ar bennu addasrwydd ymgeiswyr a thrwyddedeion yn y fasnach hacni a hurio preifat” Tachwedd 2024	47
	Atodiad 4 – Polisi Eithriadau Meddygol o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010 ar gyfer Gyrwyr Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat	92
	Atodiad 5 – Hawl I Weithio – Canllawiau ID Derbyniol.....	96
	Atodiad 6 – Côt Ymddygiad Gyrwyr Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat (Gyrrwr Deuol)	99
	Atodiad 7 – Côt Gwisg Gyrwyr Cerbyd Hacni a Hurio Preifat.....	101
	Atodiad 8 – Proses Gwneud Cais am Gerbyd	102
	Atodiad 9 – Amodau Trwyddedau Cerbydau Hacni	103
	Atodiad 10 – Amodau Trwydded Cerbyd Hurio Preifat	120
	Atodiad 11 – Cerbydau mewn cyflwr eithriadol.....	129
	Atodiad 12 – Polisi CCTV.....	132
	Atodiad 13 – Polisi Camerâu Dangosfwrdd (Dash Cam)	145

Atodiad 14 – Polisi Arwyddion Ar Gerbyd	147
Atodiad 15 – Polisi Hysbysebu	149
Atodiad 16 – Polisi ar Gerbydau Digwyddiadau Arbennig: Gan gynnwys limousines, cerbydau cludo cadeiriau olwyn a cherbydau o fri.....	150
Atodiad 17 – Proses Gwneud Cais Gweithredwr Llogi Preifat	154
Atodiad 18 – Amodau Busnes Gweithredwr Hurio Preifat.....	156

Polisi

1. Rhagymadrodd

- 1.1 Mae tacsis a cherbydau hurio preifat yn ffurf hanfodol ar drafnidiaeth gyhoeddus. Maent yn darparu datrysiad trafndiaeth uniongyrchol ymarferol ac yn darparu gwasanaeth hanfodol i; pobl sy'n byw mewn cymunedau gwledig lle gall mathau eraill o drafnidiaeth gyhoeddus fod yn annigonol, yr economi gyda'r nos, teithwyr ag anableddau, ac sydd â rôl bwysig wrth hwyluso cynhwysiant cymdeithasol.
- 1.2 Mae'n bwysig bod cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat yn bodloni safonau rheoleiddio a'u bod yn gallu cludo teithwyr yn ddiogel ac yn gyfforddus, gan sicrhau bod profiad y cwsmer yn un cadarnhaol.
- 1.3 Bydd y polisi hwn a gweithdrefnau cysylltiedig yn hysbysu ymgeiswyr o'r safonau a'r gofynion y mae'n rhaid eu bodloni ac yn arwain y Cyngor yn y ffordd y mae'n cyflawni ei swyddogaethau trwyddedu. Bydd y polisi hwn yn cael ei adolygu bob 5 mlynedd ond gall fod yn destun adolygiadau interim pe bai angen.
- 1.4 Fodd bynnag, lle mae angen diweddariadau oherwydd newidiadau mewn deddfwriaeth genedlaethol, canllawiau statudol neu fanylion cyswllt, mae'r cyngor yn cadw'r hawl i ddiwygio'r polisi hwn heb ymgynghori lle mae angen sicrhau bod y polisi'n adlewyrchu deddfwriaeth genedlaethol neu ganllawiau statudol.

2. Cymhwyso'r Polisi

- 2.1 Cyngor Sir Ceredigion yw'r Awdurdod Trwyddedu o dan Ddeddf Darpariaethau Amrywiol Llywodraeth Leol 1976 (fel y'i diwygiwyd) a Deddf Cyfrifoldebau Tref a Heddlu 1847. Mae ganddo ddyletswydd i gyflawni ei swyddogaethau trwyddedu mewn perthynas â:

- Trwyddedau Cerbyd Hacni
- Trwyddedau Gyrwyr Cerbyd Hacni
- Trwyddedau Cerbydau Hurio Preifat
- Trwyddedau Gyrwyr Hurio Preifat
- Trwyddedau Gweithredwyr Hurio Preifat

2.2 Bydd y Polisi hwn yn berthnasol i'r mathau o drwyddedau a restrir uchod. Drwy gydol y Polisi hwn mae unrhyw gyfeiriad at y termau cyffredinol canlynol yn golygu:

- Mae “**Deddf 1847**” yn golygu Deddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Tref 1847.
- Mae “**Deddf 1976**” yn golygu Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.
- Mae ‘**cerbyd hacni**’ wedi'i ddiffinio'n gyfreithiol yn Neddf 1847 ond, yn gyffredinol, gellir ei ddisgrifio fel cerbyd sy'n gallu sefyll neu geisio am hurio mewn stryd sydd wedi'i thrwyddedu'n briodol gan y Cyngor. Bydd rhif y drwydded yn cael ei arddangos ar blât, a fydd yn cael ei osod y tu allan i gefn y cerbyd. Gall tacsï fod â mwy na 4 a hyd at 8 o seddi teithwyr ac mae unrhyw gerbydau sy'n cludo mwy nag 8 o deithwyr yn gerbydau gwasanaeth cyhoeddus, sy'n destun rheolaethau trwyddedu ar wahân. Cerbyd hacni yw cerbyd y mae trwydded mewn grym ar ei gyfer o dan Adran 37 o Ddeddf 1847.
- Mae angen trwydded cerbyd hacni o dan Adran 37 o Ddeddf Cymalau Heddluoedd Tref 1847 ac mae'n ddarostyngedig i amodau safonol. Wrth ystyried Adran 16 o Ddeddf Trafnidiaeth 1985, nid yw'n fwrriad gan yr awdurdod hwn, ar hyn o bryd, gyfyngu ar nifer y cerbydau sydd wedi'u trwyddedu fel cerbydau hacni. Fodd bynnag, bydd pob cerbyd yn ddarostyngedig i safonau priodol o fanyleb dylunio a ffitrwydd mecanyddol.
- Mae ‘**cerbyd hurio preifat**’ yn golygu cerbyd modur sydd wedi'i adeiladu neu wedi'i addasu i seddi llai nag wyth teithiwr, ac eithrio cerbyd hacni neu gerbyd gwasanaeth cyhoeddus a ddarperir i'w logi gyda gwasanaethau gyrrwr at ddibenion cludo teithwyr, fel yn unol â hynny. gydag adran 80 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976. Cerbyd hurio preifat yw cerbyd y mae trwydded mewn grym o dan Adran 48 o'r Ddeddf.
- Cerbyd hurio preifat (limwsîn hir) yw cerbyd sydd wedi'i adeiladu neu ei addasu, trwy ymestyn sylfaen olwynion cerbyd safonol a adeiladwyd yn y ffatri, i osod llai na naw o deithwyr sydd ar gael gyda gyrrwr i'r cyhoedd i'w llogi at ddiben cludo teithwyr. , ac eithrio tacsï trwyddedig neu gerbyd gwasanaeth cyhoeddus. Mae “limwsîn hir Americanaidd” yn limwsîn hir sy'n cael ei fewnforio o UDA ac fel arfer bydd wedi'i gynhyrchu'n wreiddiol gan Lincoln (Ford), Cadillac neu Chrysler. Fodd bynnag, efallai y bydd cynhyrchwyr arbenigol eraill yn cael eu cynnwys.
- Mae cerbyd hurio preifat (cerbyd newydd) yn cynnwys Injans Tân, Ambiwlansys, Tryciau'r Fyddin a Hearses ac unrhyw gerbydau tebyg nad ydynt yn limwsîn ac yn cludo hyd at wyth o deithwyr.
- Rhaid i bob cerbyd hurio preifat gael ei weithredu trwy weithredwr cerbydau hurio preifat a drwyddedir gan y Cyngor. Mae ‘gweithredu’ yn golygu, yng nghwrs busnes, gwneud darpariaeth ar gyfer gwahodd neu dderbyn archebion

ar gyfer cerbyd hurio preifat. Ni chaiff neb weithredu unrhyw gerbyd fel cerbyd hurio preifat heb fod â thrwydded gweithredwr cerbyd hurio preifat. Mae hyn yn ychwanegol at unrhyw ofyniad am drwydded cerbyd hurio preifat a thrwydded gyrrwr cerbyd hurio preifat.

- Mae '**swyddog awdurdodedig**' yn golygu unrhyw swyddog o'r Cyngor sydd wedi'i awdurdodi'n ysgrifenedig
- Ystyr 'y **Cyngor**' yw Cyngor Sir Ceredigion.
- Mae "**Pwyllgor Trwyddedu**" yn golygu Pwyllgor Trwyddedu'r Cyngor
- '**Trwyddedai**' yw deiliad trwydded gyrrwr cerbyd hacni/cerbyd hurio preifat, trwydded cerbyd hacni, trwydded cerbyd hurio preifat neu drwydded gweithredwr cerbydau hurio preifat.
- Mae '**gyrrwr**' yn golygu gyrrwr cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat;
- Ystyr '**trwydded yrru**', mewn perthynas â gyrrwr cerbyd hacni, yw trwydded a ddyroddir o dan adran 46 o Ddeddf Cymalau Heddluoedd Tref 1847 ac mewn perthynas â gyrrwr cerbyd hurio preifat, trwydded a ddyroddir yn unol ag adran 51 o Ddeddf Llywodraeth Leol. Deddf Darpariaethau Amrywiol) 1976.
- Mae '**bathodyn gyrrwr**' yn golygu, mewn perthynas â gyrrwr cerbyd hacni, fathodyn a roddwyd o dan adran 68 o Ddeddf Cymalau Heddluoedd Tref 1847 ac mewn perthynas â gyrrwr cerbyd hurio preifat, trwydded a ddyroddir yn unol ag adran 54 o Ddeddf Llywodraeth Leol. Deddf Darpariaethau Amrywiol) 1976.
- Mae '**cerbyd**' yn golygu cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat gyda llai nag 8 sedd i deithwyr.
- Ystyr '**trwydded cerbyd**', mewn perthynas â cherbyd hacni, yw trwydded a ddyroddir o dan adrannau 37 i 45 o Ddeddf 1847 neu, mewn perthynas â cherbyd hurio preifat, trwydded a ddyroddir yn unol ag adran 48 o Ddeddf 1976.
- Mae '**perchennog**' yn golygu unrhyw barti â diddordeb neu bartïon a enwir yn y drwydded sy'n ymwneud â chadw, cyflogi neu osod cerbyd hacni ar log.
- Mae '**plât trwydded**' yn golygu'r plât a roddir gan y Cyngor at ddibenion adnabod y cerbyd fel cerbyd hacni trwyddedig.
- Mae "**rhif trwydded cerbyd**" yn golygu'r rhif a ddyrennir gan y Cyngor i drwydded a roddwyd ar gyfer cerbyd hurio preifat neu gerbyd hacni.
- Mae '**gweithredwr**' yn golygu person sydd â thrwydded i weithredu cerbydau hurio preifat a gyhoeddwyd yn unol ag Adran 55 o Ddeddf 1976 a'r person(au) sy'n cynnal y busnes o wneud darpariaeth ar gyfer gwahodd neu dderbyn archebion ar gyfer hurio preifat. cerbyd neu gerbyd hacni;

- ystyr ‘**contract**’ yw derbyniad archeb rhwng y gweithredwr a’r sawl sy’n gwneud yr archeb;
- Mae “**cyflogi**” yn golygu defnyddio gwasanaethau, boed o dan gontract gwasanaeth neu gontract am wasanaethau neu fel arall, a rhaid dehongli cyflogai, cyflogwr a chyflogedig yn unol â hynny.

2.3. Bydd pob gair ac ymadrodd arall yn yr Amodau hyn yn dwyn yr ystyron a roddir iddynt (os oes rhai) yn y ddeddfwriaeth berthnasol.

2.4. Wrth gyflawni ei swyddogaeth drwyddedu, bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn ystyried y ddeddfwriaeth ganlynol:

- Deddf Cyfrifoldebau Tref a Heddlu 1847
- Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976,
- Deddf Trafnidiaeth 1985
- Deddf Diogelu'r Amgylchedd 1990
- Deddf Iechyd 2006
- Y Rheoliadau Di-fwg (Mangreoedd a Gorfodi).
- Rheoliadau Di-fwg (Gweithredwyr Cerbydau a Hysbysiadau Cosb) 2007
- Deddf Cydraddoldeb 2010
- Deddf Trosedd ac Anhrefn 1998
- Deddf Diogelu Data 2018
- Deddf Mewnfudo 2016
- Deddf Hawliau Dynol 1998
- Gorchymyn Deddf Adsefydlu Troseddswyr 1974 (Eithriadau) (Diwygio) 2002
- Deddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015

2.5. Rhoddwyd ystyriaeth i ddeddfwriaeth a chanllawiau perthnasol eraill, gan gynnwys:

- Canllawiau ar Ddeddf Adsefydlu Troseddswyr 1974 (Mawrth 2014)
- Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd (DBS)
- Canllawiau ar God Rheoleiddwyr Cymhwysedd 2014
- “Canllawiau Arfer Gorau Trwyddedu Cerbydau Tacsï a Hurio Preifat” yr Adran Drafnidiaeth (Mawrth 2010)
- “Safonau Tacsï a Hurio Preifat Statudol” yr Adran Drafnidiaeth Gorffennaf 2020
- Llywodraeth Cymru – “Tacsï a cherbydau hurio preifat: Canllawiau Trwyddedu” Mawrth 2021

3. Nodau ac Amcanion y Polisi

3.1 Nod cyffredinol trwyddedu cerbydau hacni a hurio preifat yw amddiffyn y cyhoedd a hyrwyddo diogelwch y cyhoedd drwy:

- Nodi dull yr Awdurdod Trwyddedu o reoleiddio, gorfodi a chosbi cerbydau, gyrwyr a gweithredwyr,
- Diffinio a chynnig arweiniad ar y ddeddfwriaeth mewn perthynas â darparu cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat,

- Gosod yr amodau trwyddedu sy'n berthnasol i yrwyr, cerbydau a gweithredwyr.

- 3.2 Mae'r polisi hwn yn cynnwys gwybodaeth a chanllawiau i gynghori a chynorthwyo ymgeiswyr am drwyddedau cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat a deiliaid trwyddedau presennol ar bolisiau a gweithdrefnau'r Cyngor a'r gyfraith sy'n ymwneud â thrwyddedau o'r fath.
- 3.3 Bydd yr amodau a nodir yn y polisi hwn yn berthnasol i yrwyr cerbydau hacni a hurio preifat, cerbydau a'u gweithredwyr neu berchnogion. Mae hyn felly'n golygu y bydd unrhyw drwydded yrru a bathodyn a roddir yn cael eu galw'n Fathodyn a/neu Drwydded Yrru Ddeuol. Fodd bynnag, dylid nodi bod amgylchiadau yn y ddogfen hon lle mae amodau yn ymwneud yn benodol â gyrwyr hurio preifat a gyrwyr cerbydau hacni. Rhaid felly hefyd ystyried yr Atodiadau perthnasol.
- 3.4 Ni fwriedir iddo fod yn ddatganiad cynhwysfawr na therfynol o'r gyfraith a dylai pob gyrrwr ymgyfarwyddo â darpariaethau'r Deddfau perthnasol, gan gynnwys Deddf Cymalau Heddluoedd Tref 1847 a Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.
- 3.5 Wrth arfer ei ddisgresiwn wrth gyflawni ei swyddogaethau, bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn ystyried y Polisi hwn a'r amcanion a nodir ynddo. Lle bo angen i'r Awdurdod Trwyddedu wyro'n sylweddol oddi wrth y Polisi hwn, rhoddir rhesymau clir a sylweddol dros wneud hynny.
- 3.6 Dylai'r polisi hwn gael ei ddarllen a'i ddeall gan bob gyrrwr trwyddedig, perchennog a gweithredwr cerbydau a'r rhai y bwriedir iddynt ddod yn drwyddedig. Mae'n egluro sut mae'r Cyngor yn dehongli'r ddeddfwriaeth uchod.
- 3.7 Mae gan Gyngor Sir Ceredigion ddyletswydd i amddiffyn y cyhoedd drwy ei broses drwyddedu, yn enwedig plant a phobl agored i niwed. Mae hefyd yn anelu at sicrhau bod lefel y gwasanaeth a ddarperir gan y fasnach cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat o safon dda. Er mwyn caniatáu i'r safonau hyn gael eu bodloni, gall y Cyngor atodi unrhyw amodau y mae'n eu hystyried yn rhesymol angenrheidiol ac mae amodau o'r fath wedi'u cynnwys yn y ddogfen hon.
- 3.8 Mae'r Cyngor yn cadw'r hawl i amrywio unrhyw amodau o bryd i'w gilydd. Gall unrhyw berson a dramgwyddir gan unrhyw un o'r amodau apelio i Lys Ynadon.
- 3.9 Mae trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yn swyddogaeth ddatganoledig yng Nghymru. Yn "Tacsis a cherbydau hurio preifat: Canllawiau Trwyddedu" Llywodraeth Cymru, mae gan Lywodraeth Cymru y nod a ganlyn fel rhan o'i datganiad gweledigaeth:

"Ein nod yw diweddarau system drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat Cymru i'w gwneud yn addas ar gyfer Cymru fodern. Rydym am greu un safon gyson a gymhwysir ledled Cymru sy'n hybu diogelwch, yn cyfrannu at amgylchedd glanach, yn gwella profiad y cwsmer, ac yn hygyrch i bawb."

3.10 Mae'r Cyngor yn cytuno â'r weledigaeth hon a bydd yn gweithio tuag at y nod a'r pedwar amcan a ganlyn:

- **Diogelwch:** Bydd gweithredwyr, cerbydau a gyrwyr yn ddiogel ac yn addas ar gyfer trwyddedu
- **Amgylchedd:** dylai cerbydau trwyddedig gyfrannu at dargedau ar gyfer amgylchedd glanach
- **Cydraddoldeb:** Dylai fod gan bob teithiwr fynediad i gerbyd addas. Dylai gyrwyr a gweithredwyr ddarparu gwasanaeth sy'n cyd-fynd ag anghenion cwsmeriaid
- **Profiad y Cwsmer:** Dylai pob cwsmer brofi safon dda o wasanaeth tacsï/CHP.

3.11 Wrth hyrwyddo'r nodau ac amcanion trwyddedu hyn, bydd y Cyngor yn disgwyl gweld deiliaid trwydded ac ymgeiswyr yn dangos yn barhaus eu bod yn bodloni neu'n rhagori ar y safonau a osodwyd gan y Cyngor fel y nodir yn y polisi hwn.

4. Proses Drwyddedu a Dirprwyo Swyddogaethau

4.1 Mae Cyfansoddiad y Cyngor yn nodi pwy sy'n gyfrifol am wneud penderfyniadau ar faterion sy'n ymwneud â thrwyddedu tacsis.

4.2 Mae'r Cyngor yn gweithredu cynllun dirprwyo lle mae pwerau penodol yn cael eu dirprwyo i Swyddogion Awdurdodedig ac Aelodau Etholedig sy'n eistedd ar y Pwyllgor Trwyddedu. Mae copi o'r Cyfansoddiad sy'n cynnwys y cynllun dirprwyo ar gael ar wefan y Cyngor neu ar gais.

5. Gwriad o'r Polisi

5.1 Wrth arfer ei ddisgresiwn wrth gyflawni ei swyddogaethau, bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn ystyried y Polisi hwn a'r amcanion a nodir ynddo. Lle bo angen i'r Awdurdod Trwyddedu wyro'n sylweddol oddi wrth y Polisi hwn, rhoddir rhesymau clir a sylweddol dros wneud hynny.

6. Ffioedd Trwyddedu

6.1 Bydd ffioedd trwydded yn cael eu pennu er mwyn i'r Awdurdod Trwyddedu adennill y costau sy'n gysylltiedig â gweinyddu, cyhoeddi a gorfodi pob cyfundrefn drwyddedu, cyn belled ag y caniateir gan statud.

6.2 Bydd y ffioedd yn cael eu hadolygu o bryd i'w gilydd, a bydd unrhyw warged neu ddiffyg yn cael ei gymryd i ystyriaeth y tro nesaf y gosodir y ffioedd.

6.3 Mae'r ffioedd trwydded presennol wedi'u cynnwys yn **Atodiad 1**. Mae'r ffioedd yn destun adolygiad blynyddol ac er y bydd y ddogfen hon yn cael ei diweddarau'n unol â hynny, cynghorir ymgeiswyr a deiliaid trwydded i gysylltu â Thîm Trwyddedu'r Cyngor i gael ffioedd trwydded cyfredol.

7. Gwyboadeth Cyfredinol

7.1 Cysylltiadau

Rhaid gwneud pob cais neu ymholiad am drwydded i'r Adain Drwyddedu, Gwasanaeth Gwarchod y Cyhoedd, Cyngor Sir Ceredigion. Nid yw staff trwyddedu bellach yn gweithio yn y swyddfa ac yn gweithio'n hybrid. Fodd bynnag, mae gan y tîm ganolfan ym Mhenmorfa, Aberaeron, SA46 0PA a lle bynnag y bo modd, gallant fod ar gael yn y swyddfa hon cyn belled ag y gwneir apwyntiad. Gallwch barhau i gysylltu â'r tîm dros y ffôn neu drwy e-bost rhwng 9am a 5pm, o ddydd Llun i ddydd Iau. A rhwng 9am a 4.30pm ar ddydd Gwener.

Rhif ffôn: 0545 570881

E-bost: publicprotection@ceredigion.gov.uk

7.2 Ffioedd a Thaliadau

- Bydd ffioedd trwydded yn cael eu gosod er mwyn i'r Awdurdod Trwyddedu adennill y costau sy'n gysylltiedig â gweinyddu, cyhoeddi a gorfodi pob cyfundrefn drwyddedu, cyn belled ag y caniateir gan statud.
- Bydd yr holl ffioedd yn cael eu hadolygu'n flynyddol a'u cynyddu os oes angen
- Mae rhestr lawn o ffioedd ar gael ar gais ac ar gael ar wefan y Cyngor
- Mae'r holl ffioedd a thaliadau fel arfer yn daladwy ymlaen llaw
- Rhaid gwneud sieciau ac archebion post yn daladwy i Gyngor Sir Ceredigion
- Ni roddir ad-daliadau fel arfer os rhoddir trwydded.

7.3 Penderfynu Ceisiadau

Mae'r rhan fwyaf o geisiadau yn cael eu trin yn weinyddol gan Swyddogion Trwyddedu a byddant yn cael eu penderfynu ar eu teilyngdod unigol. Fodd bynnag, mae rhai ceisiadau yn cael eu cyfeirio at y Pwyllgor Trwyddedu, yn dibynnu ar amgylchiadau'r cais. Bydd y Pwyllgor yn gwneud penderfyniad ar sail y wybodaeth a ddarparwyd a gellir gwrthod ceisiadau yn ogystal â chaniatáu.

7.4 Adnewyddu Trwyddedau

Bydd llythyr atgoffa cwrteisi yn cael ei anfon at bob deiliad trwydded cyn i drwydded ddod i ben. Gan nad oes rheidrwydd ar y Cyngor i anfon nodiadau atgoffa, cyfrifoldeb deilydd y drwydded yw sicrhau bod ceisiadau'n cael eu cyflwyno a thrwydded yn cael ei rhoi cyn y dyddiad dod i ben, gan nad oes cyfnod o ras awtomatig. Bydd unrhyw gais a ddaw i law ar ôl y dyddiad dod i ben yn cael ei drin

fel cais newydd a rhaid i fasnachu ddod i ben nes bod trwydded newydd wedi'i chyhoeddi.

7.5 Newidiadau mewn Amgylchiadau

Mae'n ofynnol i bob deiliad trwydded hysbysu Tîm Trwyddedu'r Cyngor ar unwaith o unrhyw newidiadau mewn amgylchiadau yn ystod cyfnod y drwydded, er enghraifft, newid cyfeiriad, cyflwr meddygol, collfarnau ac ati.

7.6 Gorfodaeth

Mae'r Tîm Trwyddedu yn gweithredu yn unol â'r Polisi Gorfodi Corfforaethol. Cymerir camau gorfodi ffurfiol, megis atal neu ddirymu trwyddedau, naill ai gan swyddogion, o dan bwerau dirprwyedig, neu gan Aelodau etholedig y Pwyllgor Trwyddedu.

7.7 Troseddau a Chosbau

Gall torri amodau penodol fod yn drosedd o dan ddarpariaethau amrywiol Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976, Deddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Tref 1847 a Deddf Traffig Ffyrdd 1988. Yn ogystal, mae hefyd yn drosedd i rwystro swyddog awdurdodedig neu swyddog awdurdodedig. cwnstabl heddlu yn eu dyletswydd.

7.8 Cynhyrchu Trwyddedau

Bydd pob deiliad trwydded yn cyflwyno ei drwydded ar gais unrhyw swyddog awdurdodedig o'r Cyngor neu unrhyw Swyddog Heddlu.

7.9 Colli Trwyddedau

Dylid hysbysu Adran Drwyddedu'r Cyngor ar unwaith am drwyddedau coll neu wedi'u dwyn. Gall ffi fod yn daladwy am unrhyw drwydded newydd.

7.10 Apeliadau

Yn y rhan fwyaf o achosion, os caiff cais ei wrthod neu ei gyflwyno gydag amodau, neu os caiff trwydded ei hatal, ei dirymu neu ei gwrthod pan gaiff ei hadnewyddu, mae gan yr ymgeisydd yr hawl i apelio i Lys Ynadon, fel arfer o fewn 21 diwrnod o ddyddiad yr hysbysiad. o'r penderfyniad.

7.11 Ysmygu

Mae'n anghyfreithlon i unrhyw un ysmygu mewn cerbyd hacni trwyddedig neu gerbyd hurio preifat. Mae hyn yn cynnwys adegau pan nad oes teithwyr yn y cerbyd. Mae rhagor o gyngor ar gael yn www.gwaharddismygucymru.co.uk. Gwaherddir hefyd ddefnyddio sigaréts electronig a dyfeisiau tebyg mewn cerbydau trwyddedig.

7.12 Polisi Addasrwydd

Er mwyn asesu addasrwydd ymgeiswyr a deiliaid trwydded, bydd yr awdurdod trwyddedu yn ystyried y ddogfen, 'Guidance on determining the suitability of applicants and licensees in the hackney and private hire industry', a gyhoeddwyd gan y Sefydliad Trwyddedu ym mis Tachwedd 2024.

8. Trwyddedau Gyrrwyr Cerbyd Hacni a Hurio Preifat

8.1 Gofynion Trwydded

8. Rhaid i unrhyw un sy'n gyrru cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat ddal y drwydded briodol. Rhoddir trwyddedau gyrrwr cerbydau hacni yn unol ag adran 46 o Ddeddf Cymalau Heddluoedd Tref 1847. Rhoddir trwyddedau gyrrwr cerbydau hurio preifat yn unol ag adran 51 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.
9. Mae Cyngor Sir Ceredigion yn rhoi trwyddedau deuol sy'n golygu y gall unrhyw un sydd â thrwydded gyrrwr cerbyd hacni/cerbyd hurio preifat yrru'r ddau fath o gerbyd yn eu cyflogaeth.
10. Bydd unrhyw gyfeiriad at 'drwydded yrru' yn yr adran hon yn cyfeirio at drwyddedau gyrrwr cerbyd hacni/hurio preifat. Bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn rhoi trwydded yrru ddeuol i ymgeiswyr yr ystyrir eu bod yn "addas a phriodol" i ddal trwydded, a bydd hyn yn caniatáu gyrru cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat.

8.2 Hyd y Drwydded

- 8.2.1 Gellir caniatáu trwyddedau gyrrwr am gyfnod o dair blynedd ar y mwyaf, ond mae gan yr Awdurdod Trwyddedu y disgresiwn i roi trwydded am gyfnod byrrach os ystyrir ei fod yn briodol yn amgylchiadau'r achos unigol, neu ar gais y ymgeisydd.

8.3 Proses Ymgeisio

- 8.3.1 Manylir ar y weithdrefn ymgeisio a'r canllawiau ar gyfer cael trwydded gyrrwr cerbyd hacni/hurio preifat yn **Atodiad 2**.

8.4 Ffitrwydd a Priodoldeb

- 8.4.1 Pwrpas y rhagofynion trwyddedu canlynol yw cynorthwyo'r Awdurdod Trwyddedu i benderfynu a yw ymgeisydd/gyrrwr yn berson 'addas a phriodol' i ddal trwydded, neu i barhau i ddal trwydded. Yn absenoldeb diffiniad cyfreithiol o 'addas a phriodol' bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn defnyddio'r prawf canlynol:

Heb unrhyw ragfarn, ac yn seiliedig ar y wybodaeth sydd ger eich bron, a fydddech chi'n caniatáu i berson yr ydych yn gofalu amdano, waeth beth fo'i

gyflwr, deithio ar ei ben ei hun mewn cerbyd sy'n cael ei yrru gan y person hwn ar unrhyw adeg o'r dydd neu'r nos?

- 8.4.2 Er mwyn cynorthwyo ymhellach i ddeall dehongliad y diffiniad hwn, bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn ystyried materion sy'n eu cynorthwyo i benderfynu a yw ymgeiswyr yn yrrwr diogel gyda hanes gyrru da, yn ffit yn feddylol ac yn gorfforol, yn onest, a'u bod yw pobl na fyddent yn manteisio ar eu sefyllfa i gam-drin, ymosod neu dwyllo aelodau o'r cyhoedd.
- 8.4.3 Wrth asesu addasrwydd ymgeisydd i ddal trwydded yrru, bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn ystyried hanes troseddol yr ymgeisydd yn ei gyfanrwydd, ynghyd â'r holl dystiolaeth, gwybodaeth a chudd-wybodaeth berthnasol arall gan gynnwys eu hanes (e.e. cwynion a chanmoliaeth gan y cyhoedd, cydymffurfiaeth â modur trwydded a pharodrwydd i gydweithredu â swyddogion trwyddedu) tra'n dal trwydded gan yr Awdurdod Trwyddedu neu unrhyw awdurdod arall. Rhoddir sylw arbennig i batrymau ymddygiad, beth bynnag fo'r amserlen y maent wedi digwydd, o ran troseddau profedig ac ymddygiad/ymddygiad arall a allai ddangos y gallai diogelwch a lles y cyhoedd fod mewn perygl o ganlyniad i'r digwyddiad. ymgeisydd.
- 8.4.4 Rhaid cydnabod hefyd y bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn ystyried yr holl hanes troseddol, ymddygiad ac ymddygiad ni waeth a ddigwyddodd yr hanes, ymddygiad neu ymddygiad penodol tra bod ymgeiswyr yn ymwneud yn uniongyrchol â gwaith trwyddedig cerbydau hacni neu hurio preifat ar y pryd neu a ddigwyddodd yn ystod y cyfnod hwnnw. amser personol yr ymgeiswyr eu hunain. Mae'r Awdurdod Trwyddedu yn ystyried bod person neu unigolyn sy'n dueddol o gyflawni troseddau a/neu ddangos ymddygiad annerbyniol tra nad yw'n gwneud gwaith cerbyd hacni neu hurio preifat yr un mor ddifrifol â throeddau a/neu ymddygiad annerbyniol a gyflawnwyd tra'n ymwneud â cherbyd hacni neu gwaith llogi preifat.
- 8.4.5 Mae'r Awdurdod Trwyddedu'n cymryd i ystyriaeth yn sylweddol y gall gyrrwr gludo aelodau o'r cyhoedd sy'n agored i niwed megis pobl oedrannus, plant ar eu pen eu hunain, pobl anabl, menywod unigol, ymwelwyr tramor a phobl sy'n analluog rhag alcohol neu sylweddau eraill. Yn achos plant ar eu pen eu hunain, ni ddylai'r gyrrwr ganiatáu i unrhyw blentyn dan 18 oed ar ei ben ei hun gael ei gludo o flaen y cerbyd.
- 8.4.6 Er mwyn asesu addasrwydd ymgeiswyr a deiliaid trwydded, bydd yr awdurdod trwyddedu yn ystyried 'Canllawiau'r Sefydliad Trwyddedu ar bennu addasrwydd ymgeiswyr a thrwyddedigion yn y fasnach hacni a hurio preifat' Tachwedd 2024.
- 8.4.7 Manylir ar y canllawiau yn **Atodiad 3**.

9. Safonau Gyrrwyr

9.1 Gwiriad gan y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd (DBS)

- 9.1.1 Er mwyn bodloni'r awdurdod ei fod yn berson 'cymwys a phriodol', bydd pob ymgeisydd am rôl gyrrwr cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat yn cael

Gwiriad Manwl gan y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd, sy'n cynnwys gwirio'r rhestrau gwahardd ar gyfer plant ac oedolion. Ar gyfer gyrwyr trwyddedig, caiff y gwiriad hwn ei gynnal bob chwe mis.

- 9.1.2 Rhaid i bob ymgeisydd/deiliad trwydded gofrestru â Gwasanaeth Diweddaru'r Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd a pharhau i danysgrifio iddo tra bydd ei drwydded yn weithredol. Rhaid i ddeiliad y drwydded roi caniatâd i'r Awdurdod Trwyddedu wirio ei statws gyda'r Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd. Bydd methu â darparu gwybodaeth DBS bob 6 mis yn arwain at yr Awdurdod Trwydded yn atal trwydded yrru hyd nes y bydd y wybodaeth yn cael ei darparu neu ei chyrchu.
- 9.1.3 Dim ond os bydd dyddiad y datgeliad o fewn un mis calendr cyn i'r cais gael ei gyflwyno y derbynnir tystysgrifau'r Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd. Er mwyn helpu i asesu addasrwydd ymgeiswyr a deiliaid trwydded, bydd yr awdurdod trwyddedu yn ystyried y ddogfen, 'Guidance on determining the suitability of applicants and licensees in the hackney and private hire trades', a gyhoeddwyd gan y Sefydliad Trwyddedu ym mis Tachwedd 2024 (neu unrhyw fersiynau diwygiedig fel sy'n berthnasol).
- 9.1.4 Dylid nodi y caiff cais unigolion sy'n ymddangos ar y naill restr gwahardd neu'r llall ei wrthod fel mater o drefn, oni fydd amgylchiadau eithriadol lle mae'r awdurdod trwyddedu o'r farn, yn ôl pwysau tebygolrwydd, bod yr unigolyn yn 'gymwys ac yn briodol'.
- 9.1.5 Rhaid cwblhau ceisiadau datgeliad Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd trwy Gyngor Sir Ceredigion. Mae Cyngor Sir Ceredigion yn gorff cymeradwy gan y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd. Felly, rhaid i ymgeiswyr wneud cais am wiriad Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd (DBS/CRB) drwy'r Cyngor.
- 9.1.6 Ni dderbynnir llungopiau o ddogfennau oni bai bod un o swyddogion yr Awdurdod Trwyddedu wedi'u hardystio fel copi cywir o'r gwreiddiol. Beth bynnag, dim ond dogfennau gwreiddiol y gellir eu cyflwyno os cânt eu defnyddio fel dogfennau ategol ar gyfer cais am ddatgeliad gan y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd. Nid yw'r Awdurdod Lleol yn derbyn cyfrifoldeb am ddogfennau gwreiddiol a ddychwelir drwy'r Post Brenhinol. Am y rheswm hwn mae'n ofynnol i ymgeiswyr gyflwyno a/neu gasglu eu dogfennau yn bersonol.
- 9.1.7 Dim ond fel rhan o gais dilys a chyflawn y bydd yr Awdurdod Lle yn prosesu ceisiadau datgelu Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd ac nid cyn cyflwyno cais.

9.2 Gwiriad cofnodion troseddol tramor

- 9.2.1 Ar gyfer pob ymgeisydd am drwydded gyrrwr cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat sydd wedi treulio cyfnod di-dor o chwe mis neu fwy y tu allan i'r Deyrnas Unedig ers ei ddegfed pen blwydd, bydd angen iddynt roi tystiolaeth i'r Awdurdod Trwyddedu o wiriad cofnodion troseddol o'r wlad/gwledydd yr ymwelwyd â hi/nhw sy'n cwmparu'r cyfnod yr oedd yr ymgeisydd dramor.
- 9.2.2 Bydd yn ofynnol i'r ymgeisydd dalu unrhyw gostau ariannol sy'n gysylltiedig â gwiriadau o'r fath.

- 9.2.3 Ar gyfer gwladolion yr UE (gan gynnwys dinasyddion y DU), dylai gwiriadau addas fod ar gael. Ar gyfer y gwledydd hynny nad oes gwiriadau ar gael ar eu cyfer, bydd angen i'r Awdurdod Trwyddedu gael tystysgrif ymddygiad da a ddilyswyd gan y llysgenhadaeth berthnasol. Rhaid i'r dystysgrif gael ei dilysu, ei chyfieithu a'i selio gan y Llysgenhadaeth neu'r Uchel Gomisiwn. Mae gwybodaeth am dystysgrifau ymddygiad da neu ddogfennau tebyg o sawl gwlad ar gael yn: [GOV.UK Criminal records checks for overseas applicants](https://www.gov.uk/criminal-records-checks-for-overseas-applicants).
- 9.2.4 Os na fydd ymgeisydd yn gallu cael tystysgrif ymddygiad da, dylai'r ymgeisydd gysylltu â'r Awdurdod Trwyddedu i gael rhagor o wybodaeth.
- 9.2.5 Rhaid bod gwiriadau cofnodion troseddol tramor wedi'u cael o fewn y cyfnod o chwe mis cyn i'r cais gael ei gyflwyno.
- 9.2.6 Bydd angen i'r Awdurdod Trwyddedu gael unrhyw Dystysgrif Ymddygiad Da sydd gan yr ymgeisydd, waeth beth fo oedran y ddogfen.
- 9.2.7 Bydd angen i Dystysgrifau Ymddygiad Da sydd mewn iaith heblaw Saesneg gael eu cyfieithu i'r Saesneg ar draul yr ymgeisydd gan wasanaeth cyfieithu annibynnol a bydd yn rhaid i'r cyfieithiad gael ei wirio.

9.3 Profiad a Safonau Gyrru

- 9.3.1 Rhaid bod gan bob ymgeisydd o leiaf 12 mis o brofiad gyrru h.y. rhaid eu bod wedi dal trwydded yrru lawn y DU, trwydded yrru a roddwyd gan aelod-wladwriaeth o'r Undeb Ewropeaidd neu "drwydded gyfnewidiadwy" arall fel y'i diffinnir yn Neddf Traffig Ffyrdd 1988 am o leiaf 12 mis cyn dyddiad y cais.
- 9.3.2 Ar adeg y cais, rhaid i bob ymgeisydd fod wedi dal trwydded yrru'r DU ar gyfer cerbydau Categori B am 12 mis. Mae manylion am ffyrdd o drosi trwydded yrru dramor yn drwydded yrru'r DU ar gael yn: <https://www.gov.uk/exchange-foreign-driving-licence>
- 9.3.3 Er mwyn sicrhau bod safon gyrru'r ymgeisydd yn addas, bydd yr Awdurdod Trwyddedu'n cynnal gwiriad o statws trwydded yrru DVLA yr ymgeisydd i weld hanes gyrru'r ymgeisydd. Bydd y gwiriad hwn yn digwydd cyn y drwydded gyntaf, cyn adnewyddu trwydded yrru ac ar unrhyw adeg a ystyrir yn angenrheidiol gan yr Awdurdod Trwyddedu.

9.4 Gwiriadau Meddygol

- 9.4.1 Mae'r awdurdod trwyddedu'n cydnabod y dylai fod gan yrwyr trwyddedig safonau meddygol llymach na'r rhai sy'n berthnasol i yrwyr ceir arferol oherwydd eu bod yn cludo aelodau o'r cyhoedd sydd â disgwyliadau o daith ddiogel; maent ar y ffordd am oriau hirach na'r rhan fwyaf o yrwyr ceir; ac efallai y bydd yn rhaid iddynt gynorthwyo teithwyr anabl a thrin bagiau.
- 9.4.2 Felly, mae'n ofynnol i bob ymgeisydd am drwydded gyrrwr cerbyd hacni/cerbyd hurio preifat gyrraedd safonau meddygol Grŵp 2 y DVLA ar gyfer ffitrwydd i yrru. Rhaid i'r asesiad meddygol gael ei gynnal gan feddyg

teulu'r ymgeisydd ei hun neu feddyg teulu arall ym mhreactis cofrestredig yr ymgeisydd sydd â mynediad llawn at ei gofnodion meddygol.

- 9.4.3 O dan amgylchiadau eithriadol, a dim ond ar ôl cael caniatâd yr Awdurdod Trwyddedu ymlaen llaw, gall asesiad meddygol gael ei gynnal gan bractis cofrestredig arall ar yr amod bod hanes meddygol llawn yr ymgeisydd wedi cael ei weld a'i asesu gan y meddyg teulu hwnnw.
- 9.4.4 Gall yr Awdurdod Trwyddedu gyfarwyddo unrhyw ddeiliad trwydded i ddarparu tystiolaeth foddhaol ar ffurf tystysgrif feddygol, sy'n nodi bod deiliad y drwydded yn cyrraedd safonau gofynnol Group 2, os bydd unrhyw amheuaeth ynghylch ei ffitrwydd meddygol.
- 9.4.5 Os na fydd unigolyn sy'n cyflwyno cais i roi neu adnewyddu trwydded yn gallu bodloni'r Awdurdod Trwyddedu ei fod yn cyrraedd y safon feddygol ofynnol, yna ni roddir trwydded i'r unigolyn hwnnw, neu ni chaiff y drwydded ei hadnewyddu neu caiff ei dirymu.
- 9.4.6 Dyma'r gofynion o ran archwiliad meddygol ar gyfer ymgeiswyr/gyrwyr trwyddedig:
- Pan wneir cais, bob 3 blynedd rhwng 45 oed a 65 oed
 - Bob blwyddyn pan fo'r gyrrwr yn 65 oed neu drosodd
 - Neu unrhyw bryd fel sy'n ofynnol gan yr Awdurdod Trwyddedu neu'r ymarferydd meddygol.
- 9.4.7 Mae'r ffurflen feddygol yn ddilys am 4 mis o'r dyddiad y mae'r meddyg, yr optegydd neu'r optometrydd sy'n cynnal yr archwiliad yn ei llofnodi.
- 9.4.8 Mae'n ofynnol i bob deiliad trwydded hysbysu'r Awdurdod Trwyddedu am unrhyw salwch neu gyflwr sy'n effeithio ar ei allu i yrru.
- 9.4.9 Caiff yr holl gostau sy'n gysylltiedig â chael y dystysgrif feddygol berthnasol eu talu gan yr ymgeisydd/deiliad y drwydded.
- 9.4.10 Ceir ffurflen feddygol yn: [Adroddiad meddygol ar gyfer tacsî neu drwydded yrru cerbyd hurio preifat: ffurflen gais | LLYW.CYMRU](#)

9.5 Polisi eithriadau meddygol o dan y ddeddf cydraddoldeb

- 9.5.1 Mae Deddf Cydraddoldeb 2010 yn gosod nifer o ddyletswyddau cyfreithiol ar yrrwyr trwyddedig pan fyddant yn cludo teithwyr ag anableddau. Mae hyn yn cynnwys cludo cŵn cymorth a chludo defnyddwyr cadeiriau olwyn tra'u bod yn eistedd yn eu cadeiriau olwyn mewn cerbydau pwrpasol sy'n addas ar gyfer cadeiriau olwyn heb gostau ychwanegol.
- 9.5.2 Lle na all gyrrwyr eu hunain gynorthwyo defnyddwyr cadeiriau olwyn neu fod ganddynt alergeddau yn ymwneud â chŵn, gellir gwneud cais am eithriadau gan yr Awdurdod Trwyddedu.
- 9.5.3 Yn ogystal â Deddf Cydraddoldeb 2010, mae Deddf Tacsîs a CHP (Personau Anabl) 2022 bellach yn caniatáu i bob gyrrwr cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat wneud cais am eithriad, p'un a ydynt yn cludo defnyddwyr cadeiriau olwyn mewn cerbyd sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn ai peidio.

- 9.5.4 Er mwyn gwella cydymffurfiaeth â gofynion Deddf Cydraddoldeb 2010 a Deddf Tacsis a PHV (Pobl Anabl) 2022, ac i gefnogi gyrwyr sydd â chyflyrau meddygol gwirioneddol sy'n eu hatal rhag cyflawni'r dyletswyddau o dan y Deddfau a ddisgrifir uchod yn llawn, mae'r Cyngor. wedi mabwysiadu polisi eithrio meddygol Tacsis a cherbydau hurio preifat a nodir yn **Atodiad 4**.

9.6 Hyfforddiant Diogelu

- 9.6.1 Mae gan yrwyr cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat gyfrifoldeb pwysig o ran cludo teithwyr sy'n talu yn ddiogel. Disgwylir i yrwyr ymddwyn mewn modd proffesiynol bob amser a darparu gwasanaeth ardderchog i gwsmeriaid.
- 9.6.2 Gall gyrwyr trwyddedig yn aml weithredu fel llygaid a chlustiau cymuned. Gall hyfforddiant fod yn bwysig er mwyn helpu gyrwyr trwyddedig i wybod pryd maent yn cludo teithwyr sy'n wynebu risg o gamdriniaeth a chamfanteisio.
- 9.6.3 Rhaid i bob ymgeisydd newydd am drwydded gyrrwr cerbyd hacni/cerbyd hurio preifat gael hyfforddiant diogelu. Mae'r hyfforddiant yn canolbwyntio ar adnabod y ffactorau sy'n gwneud oedolion a phlant yn agored i niwed ac arwyddion trais, camfanteisio'n rhywiol, gweithgarwch llinellau cyffuriau a masnachu mewn pobl. Mae'n cynnwys enghreifftiau o deithiau amheus yn ogystal â gwybodaeth am gynnal ffiniau proffesiynol.
- 9.6.4 Bydd yr hyfforddiant yn egluro wrth yrwyr sut y dylent adrodd ar bryderon am ddiogelu ac yn rhoi manylion cyswllt defnyddiol.
- 9.6.5 Mae hyfforddiant ar ddiogelu yn ofynnol. Mae'r hyfforddiant ar ffurf y fideo canlynol a rhaid pasio prawf yn seiliedig ar gynnwys y fideo cyn cael trwydded. Gwyliwch y fideo: Hyfforddiant diogelu ar gyfer gyrwyr Cerbydau Hacni a Llogi Preifat a chynorthwywyr teithwyr:
<https://vimeo.com/369335248/be28cb645a>

9.7 Profion Gwybodaeth Gyrwyr

- 9.7.1 Mae gan yrwyr cerbydau hacni a hurio preifat gyfrifoldeb pwysig o ran cludo teithwyr sy'n talu am docyn yn ddiogel. Disgwylir i yrwyr ymddwyn mewn modd proffesiynol bob amser a darparu gwasanaeth cwsmeriaid rhagorol. Mae angen cwblhau hyfforddiant er mwyn cynorthwyo gyrwyr i gael eu harfogi i gyflawni eu dyletswyddau.
- 9.7.2 Bydd gyrwyr wedyn yn cael eu hasesu i ddangos eu bod yn deall y materion y gallent eu hwynebu yn eu rôl ac i brofi bod ganddynt y sgiliau angenrheidiol.
- 9.7.3 Rhaid i'r Ymgeisydd feddu ar wybodaeth dda o'r ardal y mae'n bwriadu gweithredu ynddi a meddu ar ddulliau cyfathrebu llafar da trwy gyfrwng y Saesneg. Er mwyn pennu hyn, rhaid i'r Ymgeisydd gynnal prawf a ysgrifennwyd gan yr Awdurdod Trwyddedu a chael sgôr pasio (oleiaf 70%).
- 9.7.4 Codir ffi na ellir ei had-dalu i dalu am gost amser swyddogion a gweinyddu'r prawf. Rhaid cwblhau'r prawf yn llwyddiannus cyn rhoi trwydded.

- 9.7.5 Tra'n cynnal yr archwiliad, rhaid i'r Ymgeisydd ddiffodd unrhyw ddyfeisiau electronig a / neu GPS.
- 9.7.6 Rhaid canslo unrhyw brawf bedair awr ar hugain [24] ymlaen llaw. Os na fydd yr ymgeisydd yn sefyll y prawf, ni fydd yr Awdurdod Trwyddedu yn bwrw ymlaen â'r cais. Ni roddir unrhyw ad-daliadau ar gyfer profion a ganslwyd.
- 9.7.7 Rhoddir uchafswm o 3 ymgais i ymgeisydd o fewn cyfnod o 6 mis o ddyddiad y prawf cyntaf i basio . Os bydd ymgeisydd yn methu ar y trydydd tro bydd angen ffi i dalu costau Swyddogion.
- 9.7.8 Mae'r cyfrifoldeb ar yr Ymgeisydd i sicrhau ei fod wedi darllen ac astudio'r polisi a'r amodau yn ddigonol ac wedi gwyllo'r fideo diogelu cyn yr arholiad.

9.8 Ymwybyddiaeth o'r Sir

- 9.8.1 Bydd hyn yn golygu bod ymgeiswyr yn cael eu profi ar yr adrannau canlynol a bydd yn berthnasol i'r dref/ardal y maent yn gweithredu ynddi, fodd bynnag disgwylir i ymgeiswyr wybod y llwybrau allweddol o fewn y Sir ynghyd â:
- Enwau ffyrdd arwyddocaol
 - Lleoliadau ardaloedd preswyl
 - Lleoliadau meysydd carafanau, parciau gwyliau, gwestai a thai llety
 - Lleoliadau tafarndai, clybiau preifat a chlybiau cofrestredig
 - Lleoliadau eglwysi, ysbytai, swyddfeydd cyhoeddus, ysgolion, gorsafoedd trenau a bysiau
 - Llwybrau i gyrchfannau penodol.
- 9.8.2 Nid yw'r rhestr hon yn hollgynhwysfawr.

9.9 Hyfforddiant Ychwanegol I Yrwyr

- 9.9.1 Hygyrchedd cadair olwyn: Cyn y gall gyrrwr gludo defnyddiwr cadair olwyn naill ai mewn cerbyd hurio preifat neu cerbyd hacni sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn, mae'n rhaid ei fod wedi pasio asesiad a gymeradwywyd gan yr Awdurdod Trwyddedu.
- 9.9.2 Cyfraith ac Amodau: Bydd hyn yn golygu bod pob ymgeisydd yn cael ei brofi ar ofynion sylfaenol cyfreithiau trwyddedu cerbydau hacni a hurio preifat a'r amodau a nodir yn y Polisi.

9.10 Ymgeiswyr sy'n siarad Saesneg fel ail iaith

- 9.10.1 Mae'r Awdurdod Trwyddedu yn croesawu ymgeiswyr o bob cefndir. Fodd bynnag, mae'n bwysig bod gyrrwyr yn gallu cyfathrebu'n effeithiol â theithwyr yn Saesneg a'u bod yn gallu darllen a deall y gofynion statudol a osodir arnynt.
- 9.10.2 Lle mae'n amlwg i Swyddogion Trwyddedu yn ystod y broses ymgeisio nad yw ymgeisydd yn gallu deall na chyfathrebu'n effeithiol yn Saesneg, bydd yn ofynnol i'r ymgeisydd ddilyn Cwrs Sgiliau Bywyd Saesneg i Siaradwyr

leithoedd Eraill (ESOL), neu gymhwyster cyfatebol wrth gychwyn. lefel 3, ar eu cost eu hunain, cyn bwrw ymlaen â'r broses ymgeisio.

9.11 Gwiriad hawl i weithio

- 9.11.1 Mae'n ofynnol o dan Ddeddf Mewnfudo 2016 bod rhaid i bob ymgeisydd ddangos bod ganddo'r hawl i weithio yn y DU cyn rhoi trwydded.
- 9.11.2 Unwaith y bydd y gofyniad hwn wedi'i fodloni, ni fydd angen prawf pellach oni bai bod cyfyngiad amser ar yr hawl i weithio, ac os felly bydd angen prawf pellach i ddangos hawl parhaus i weithio.
- 9.11.3 Manylir ar y rhestr o ddogfennau derbyniol ar gyfer hawl i drwydded yn **Atodiad 5**.
- 9.11.4 Ni fydd ymgeiswyr na allant ddangos yn llwyddiannus yr hawl i weithio yn y DU yn cael trwydded.
- 9.11.5 Lle bo deiliad trwydded yn torri cyfreithiau mewnfudo, bydd hyn yn sail i adolygu, atal neu ddirymu trwydded.
- 9.11.6 Os bydd caniatâd mewnfudo yn cael ei dorri'n fyr, bydd deiliad y drwydded yn cyflawni trosedd os na fydd yn dychwelyd trwydded gyrrwr y cerbyd hacni, gyrrwr hurio preifat neu weithredwr i'r awdurdod trwyddedu, a gallant gael dirwy am hynny.

9.12 Ymddygiad Gyrrwr

- 9.12.1 Disgwylir i yrwyr trwyddedig ymddwyn mewn modd proffesiynol a darparu safon uchel o wasanaeth bob amser.
- 9.12.2 Mae'r Cod Ymddygiad Gyrrwr y manylir arno yn **Atodiad 6** wedi'i ddatblygu i amlinellu'r safonau a ddisgwylir gan yrwyr trwyddedig ac mae'n rhan annatod o'r asesiad 'addas a phriodol'.
- 9.12.3 Mae'r Cod hefyd yn rhoi gwybod i ddarpar deithwyr am lefel y gwasanaeth y dylent ei ddisgwyl wrth logi cerbyd trwyddedig.

9.13 Côt Gwisg I Yrrwyr

- 9.13.1 Cydnabyddir bod y fasnach cerbydau hacni a hurio preifat yn chwarae rhan bwysig wrth bortreadu delwedd gadarnhaol o Geredigion a gall gyrrwyr gael eu hystyried yn llysgenhadon allweddol i Gymru.
- 9.13.2 Mae unrhyw beth sy'n gwella delwedd broffesiynol y fasnach Cerbydau Hacni a Hurio Preifat, ac sy'n hyrwyddo'r cysyniad bod gyrrwyr cerbydau trwyddedig yn yrwyr galwedigaethol proffesiynol, i'w groesawu.
- 9.13.3 Er mwyn sicrhau nid yn unig bod yr amcanion uchod yn cael eu bodloni, ond hefyd bod gyrru'n cael ei wneud yn ddiogel, mae Cod Gwisgo ar gyfer gyrrwyr trwyddedig wedi'i osod, y manylir arno yn **Atodiad 7**.

10. Is-ddeddfau Cerbyd Hacni

- 10.1 Ar hyn o bryd nid oes unrhyw is-ddeddfau mewn perthynas â cherbydau hacni mewn grym yn ardal Cyngor Sir Ceredigion.

11. Polisi Gollyngiadau Cerbydau

- 11.1 Bydd gwerthu ceir petrol a disel newydd yn dod i ben yn 2030, yn unol â chanllawiau cyfredol y Llywodraeth. Bydd gwerthu hybrid yn dod i ben yn 2035. Mae'n bwysig amlygu hyn i'r fasnach tacsis a cherbydau hurio preifat fel y gallant baratoi cynlluniau busnes hirdymor i gyd-fynd â thacsis "gwyrddach". Pe bai Llywodraeth Cymru yn cyflwyno polisi allyriadau i bob awdurdod lleol yng Nghymru ystyried ei fabwysiadu, gellir ei atodi i'r polisi hwn fel Atodiad 19 – Polisi Allyriadau Cerbydau.

12. Cofrestr genedlaethol o drwyddedu cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat a ddirymwyd ac a wrthodwyd (NR3)

- 12.1 Mae'r Awdurdod Trwyddedu yn darparu gwybodaeth ar gyfer y Gofrestr Genedlaethol o Drwyddedau Tacsis a Wrthodwyd ac a Ddirymwyd (NR3), sef system i awdurdodau trwyddedu rannu manylion unigolion y mae eu gyrwyr trwydded cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat wedi'i dirymu neu unigolion y mae eu cais am drwydded o'r fath wedi'i wrthod. Mae angen gwneud hyn er mwyn cyflawni tasg er budd y cyhoedd neu wrth arfer awdurdod swyddogol sydd wedi'i freinio yn yr Awdurdod Trwyddedu – hynny yw, asesu a yw unigolyn yn berson cymwys a phriodol i ddal trwydded gyrwyr cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat. Felly os caiff trwydded gyrwyr cerbyd hacni/cerbyd hurio preifat ei dirymu neu os caiff cais am un ei wrthod, bydd yr awdurdod yn cofnodi'r penderfyniad hwn yn awtomatig ar NR3.
- 12.2 Caiff pob cais am drwydded newydd neu bob cais i adnewyddu trwydded ei wirio'n awtomatig ar NR3S. Os bydd chwiliad o NR3S yn dangos bod ymgeisydd eisoes wedi'i gofnodi arni, bydd yr awdurdod yn ceisio rhagor o wybodaeth am y cofnod ar y gofrestr gan yr awdurdod dan sylw. Dim ond mewn perthynas â'r cais penodol am drwydded y defnyddir unrhyw wybodaeth a geir o ganlyniad i chwilio NR3S a chaiff ei dileu unwaith y penderfynir ar y cais hwnnw.
- 12.3 Bydd y wybodaeth a gofnodir ar NR3 wedi'i chyfyngu i'r canlynol:
- enw

- dyddiad geni
- cyfeiriad a manylion cyswllt
- rhif yswiriant gwladol
- rhif y drwydded yrru
- y penderfyniad a wnaed
- dyddiad y penderfyniad
- y dyddiad y daeth y penderfyniad i rym

12.4 Cedwir gwybodaeth ar NR3 am gyfnod o 25 mlynedd.

12.5 Mae hyn yn rhan orfodol o'r broses o wneud cais am drwydded gyrrwr cerbyd hacni/cerbyd hurio preifat.

12.6 Caiff gwybodaeth ei phrosesu yn unol â'r Ddeddf Diogelu Data a'r Rheoliad Cyffredinol ar Ddiogelu Data (GDPR). Mae unrhyw chwiliadau neu unrhyw achos o ddarparu neu dderbyn gwybodaeth sydd ynghlwm wrth NR3S yn angenrheidiol er mwyn cyflawni swyddogaethau trwyddedu statudol yr awdurdod i sicrhau bod pob gyrrwr yn gymwys ac yn briodol i ddal y drwydded gymwys. Ni fwriedir i unrhyw ddata NR3S gael eu trosglwyddo allan o'r Deyrnas Unedig.

12.7 Os hoffech godi unrhyw fater sy'n ymwneud â'r ddeddfwriaeth diogelu data, gan gynnwys drwy ddibynnu ar unrhyw hawliau a roddir i destunau data o dan y Rheoliad Cyffredinol ar Ddiogelu Data, gallwch wneud hynny drwy gysylltu â Swyddog Diogelu Data'r awdurdod yn data.protection@ceredigion.gov.uk. Mae hyn yn cynnwys cyflwyno cais am fynediad at ddata gan y testun.

12.8 Mae gennych yr hawl hefyd i gwyno i Swyddfa'r Comisiynydd Gwybodaeth. Ceir cyngor ar sut i godi pryder ynghylch y ffordd y caiff data eu trin ar wefan Swyddfa'r Comisiynydd Gwybodaeth: <https://ico.org.uk/make-a-complaint/>.

13. Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat

13.1 Proseses ymgeisio

13.1.1. Bydd pob cais yn cael ei benderfynu yn ôl ei rinweddau ei hun. Manylir ar y weithdrefn gwneud cais ar gyfer cael trwydded cerbyd yn **Atodiad 8**.

13.2 Ffitrwydd a Phriodoldeb Perchennog

- 13.2.1 Er ei bod yn bosibl na fydd gan berchnogion cerbydau gysylltiad uniongyrchol â theithwyr, mae'n bwysig sicrhau eu bod yn cael eu hystyried yn 'addas a phriodol' i ddal trwydded, er mwyn sicrhau bod cerbydau wedi'u trwyddedu'n briodol er mwyn cynnal buddion diogelwch y gyfundrefn drwyddedu.
- 13.2.2 Wrth asesu addasrwydd ymgeisydd i ddal trwydded cerbyd, bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn ystyried hanes troseddol yr ymgeisydd yn ei gyfanrwydd, ynghyd â'r holl dystiolaeth, gwybodaeth a chudd-wybodaeth berthnasol arall gan gynnwys eu hanes (e.e. cwynion a sylwadau cadarnhaol gan y cyhoedd, cydymffurfiaeth amodau trwydded a pharodrwydd i gydweithredu â swyddogion trwyddedu) tra'n dal trwydded gan yr Awdurdod Trwyddedu neu unrhyw awdurdod arall. Rhoddir sylw arbennig i batrymau ymddygiad, beth bynnag fo'r amserlen y maent wedi digwydd, o ran troseddau profedig ac ymddygiad/ymddygiad arall a allai ddangos y gallai diogelwch a lles y cyhoedd fod mewn perygl o ganlyniad i'r digwyddiad. ymgeisydd.
- 13.2.3 Rhaid cydnabod hefyd y bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn ystyried yr holl hanes troseddol, ymddygiad ac ymddygiad ni waeth a ddigwyddodd yr hanes, ymddygiad neu ymddygiad penodol tra bod ymgeiswyr yn ymwneud yn uniongyrchol â gwaith trwyddedig cerbydau hacni neu hurio preifat ar y pryd neu a ddigwyddodd yn ystod y cyfnod hwnnw. amser personol yr ymgeiswyr eu hunain. Mae'r Awdurdod Trwyddedu yn ystyried bod person neu unigolyn sy'n dueddol o gyflawni troseddau a/neu ddangos ymddygiad annerbyniol tra nad yw'n gwneud gwaith cerbyd hacni neu hurio preifat yr un mor ddifrifol â throeddau a/neu ymddygiad annerbyniol a gyflawnwyd tra'n ymwneud â cherbyd hacni neu gwaith llogi preifat.
- 13.2.4 Er mwyn cynorthwyo i asesu addasrwydd ymgeiswyr a deiliaid trwydded, bydd yr awdurdod trwyddedu yn ystyried 'Canllawiau'r Sefydliad Trwyddedu ar bennu addasrwydd ymgeiswyr a thrwyddedeion yn y fasnach hacni a hurio preifat' Tachwedd 2024. Manylir ar y canllawiau yn **Atodiad 3**.

13.3 Gwiriad DBS

- 13.3.1 Bydd yn ofynnol i bob ymgeisydd am drwydded cerbyd hacni a cherbyd hurio preifat gyflwyno datgeliad sylfaenol gan y DBS i'r Awdurdod Trwyddedu er mwyn bodloni'r awdurdod eu bod yn berson "addas a phriodol".
- 13.3.2 Lle bo'r perchennog yn gwmni neu'n bartneriaeth, bydd yr Awdurdod angen DBS sylfaenol gan bob Cyfarwyddwr neu Bartner yn y cwmni neu'r bartneriaeth honno. Lle bo ymgeisydd wedi byw neu weithio dramor, bydd angen tystysgrif ymddygiad da, y mae'n rhaid ei chyfieithu i'r Gymraeg neu'r Saesneg gan wasanaeth cyfieithu ag enw da. Dylid cyflwyno'r DBS gyda'r cais am drwydded cerbyd.
- 13.3.3 Bydd y gwiriadau hyn yn cael eu hailadrodd ar gyfer deiliaid trwydded cerbyd yn flynyddol. Bydd cost y gwiriadau hyn yn cael ei thalu gan yr ymgeisydd/deiliad y drwydded.

- 13.3.4 Nid yw'n ofynnol i ymgeiswyr sydd eisoes â thrwydded gyrrwr cerbyd hacni neu hurio preifat gyda'r awdurdod hwn ddarparu'r datgeliad sylfaenol fel rhan o'u cais am drwydded cerbyd hacni/cerbyd hurio preifat.
- 13.3.5 Er mwyn cynorthwyo i asesu addasrwydd ymgeiswyr a deiliaid trwydded, bydd yr awdurdod trwyddedu yn ystyried 'Canllawiau'r Sefydliad Trwyddedu ar bennu addasrwydd ymgeiswyr a thrwyddedeion yn y fasnach hacni a hurio preifat' Tachwedd 2024. Manylir ar y canllawiau yn **Atodiad 3**.
- 13.3.6 Ni fydd troseddau gyrru fel arfer yn cael eu hystyried fel rhan o'r asesiad ar gyfer deiliaid trwydded cerbyd.
- 13.3.7 Ni fydd gwybodaeth sydd wedi'i chynnwys mewn gwiriad DBS manwl na fyddai'n cael ei datgelu ar wiriad sylfaenol yn cael ei hystyried fel rhan o'r asesiad ar gyfer trwydded cerbyd.

13.4 Gwiriad Cofnodion Troseddol Tramor

- 13.4.1 Bydd angen i bob ymgeisydd am drwydded yrru cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat sydd wedi treulio 6 mis di-dor neu fwy y tu allan i'r Deyrnas Unedig ers ei ddegfed pen-blwydd, i'r Awdurdod Trwyddedu weld tystiolaeth o wiriad cofnodion troseddol gan y wlad/gwledydd yr ymwelwyd â hi ar gyfer y cyfnod y roedd yr ymgeisydd dramor.
- 13.4.2 Bydd yn ofynnol i'r ymgeisydd dalu unrhyw gostau ariannol o wiriadau o'r fath.
- 13.4.3 Ar gyfer gwladolion yr UE (gan gynnwys dinasyddion y DU) dylai sieciau addas fod ar gael. Ar gyfer y gwledydd hynny nad oes sieciau ar gael ar eu cyfer, bydd yr Awdurdod Trwyddedu angen tystysgrif ymddygiad da a ddilysir gan y llysgenhadaeth berthnasol. Rhaid i'r dystysgrif gael ei dylsu, ei chyfieithu a'i selio gan y Llysgenhadaeth neu'r Uchel Gomisiwn. Mae gwybodaeth am dystysgrifau ymddygiad da neu ddogfennau tebyg o nifer o wledydd ar gael o: <https://www.gov.uk/government/publications/criminal-records-checks-for-overseas-applicants>
- 13.4.4 Os na fydd ymgeisydd yn gallu cael tystysgrif ymddygiad da, ni ddylech fwrw ymlaen â'ch cais a dylech gysylltu â'r Awdurdod Trwyddedu am ragor o wybodaeth.
- 13.4.5 Rhaid i wiriadau hanes troseddol tramor fod wedi eu sicrhau o fewn y cyfnod o 6 mis cyn y cais.
- 13.4.6 Bydd yr Awdurdod Trwyddedu angen unrhyw Dystysgrif Ymddygiad Da sydd gan yr ymgeisydd waeth beth fo oedran y ddogfen.
- 13.4.7 Bydd angen i Dystysgrifau Ymddygiad Da sydd mewn iaith heblaw Saesneg gael eu cyfieithu i'r Saesneg ar draul yr ymgeisydd gan wasanaeth cyfieithu annibynnol a rhaid gwirio'r cyfieithiad.

13.5 Adeliadu Cerbydau Cyffredinol

13.5.1 Rhaid i bob cerbyd yr ystyrir ei drwyddedu gydymffurfio â:

- a) Pob agwedd ar ofynion Rheoliadau Cerbydau Modur (Cymeradwyaeth Math) 1980
- b) Rheoliadau Cerbydau Modur (Cymeradwyaeth Math) (Prydain Fawr 1984).
- c) Rheoliadau Cerbydau Modur (Cymeradwyaeth Math y GE) 1998 ac unrhyw ddeddfwriaeth genedlaethol neu ryngwladol bellach fel y bo'n berthnasol.
- d) Rheoliadau Cerbydau Ffordd (Adeiladu a Defnyddio) 1986 (C&U).
- e) Pob agwedd ar reoliadau cerbydau Prydeinig ac Ewropeaidd a bod yn 'fath gymeradwy' i ofynion categori M1 Cyfarwydddeb Cymeradwyo Math Cyfan y Gymuned Ewropeaidd 2007/46/EC fel y'i diwygiwyd
<http://www.dft.gov.uk/vca/vehicletype/index.asp>
- f) Yn absenoldeb Cymeradwyaeth Math Cyfan y Gymuned Ewropeaidd, neu os yw cerbyd wedi'i addasu mewn unrhyw ffordd ers ei weithgynhyrchu, gellir ystyried cerbydau sydd wedi:
 - i. Cymeradwyaeth Math Cyfresi Bach Cenedlaethol:
<http://www.dft.gov.uk/vca/vehicletype/index.asp> or
 - ii. Cymeradwyaeth Cerbyd Unigol:
<http://www.dft.gov.uk/vca/vehicletype/index.asp>

13.6 Addasiadau/offer ychwanegol

13.6.1 Ni cheir gwneud unrhyw addasiadau i'r cerbyd na gosod offer ychwanegol heb ganiatâd ysgrifenedig ymlaen llaw gan yr awdurdod trwyddedu. Rhaid anfon gwybodaeth briodol gyda chais ysgrifenedig sy'n egluro natur lawn yr addasiad neu'r offer ynghyd â chadarnhad gan gynhyrchydd y cerbyd na fydd yr addasiad/offer yn peryglu diogelwch a manyleb y cerbyd. Efallai y bydd angen adroddiad peiriannydd boddhaol.

13.7 Manyldeb y cerbyd ac Amodau Trwydded

13.7.1 Er mwyn sicrhau diogelwch a chyfforddusrwydd y cyhoedd sy'n teithio, mae'r awdurdod trwyddedu wedi gosod manyleb ofynnol ar gyfer cerbydau trwyddedig y mae'n rhaid ei bodloni cyn y gellir trwyddedu cerbyd.

13.7.2 Mae gan yr awdurdod trwyddedu hefyd y pŵer i osod amodau y mae'n eu hystyried yn rhesymol angenrheidiol mewn perthynas â rhoi trwydded cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat.

13.7.3 Manylir ar y fanyleb a'r amodau ar gyfer taccis yn **Atodiad 9**, a manylir ar y fanyleb a'r amodau ar gyfer cerbydau hurio preifat yn **Atodiad 10**.

13.8 Hyd y Drwydded

13.8.1 Pan roddir y drwydded, bydd y drwydded yn parhau mewn grym am uchafswm o 12 mis oni bai ei bod yn cael ei hildio, ei hatal neu ei dirymu.

13.9 Oedran Cerbyd

13.9.1 Rhaid i bob cerbyd sydd wedi'i drwyddedu gan y Cyngor fel cerbyd hacni neu hurio preifat gael ei gofrestru gyntaf yn y DU, dim mwy na phum mlynedd cyn dyddiad cychwyn y drwydded, ac eithrio cabiau tacsï tebyg i Lundain, cerbydau o fri, limwsinau a cherbydau newydd-deb, a fydd yn cael ei drwyddedu yn ôl disgresiwn y Cyngor.

13.9.2 Bydd trwyddedau cerbydau a adnewyddir ar ôl i'r cerbyd fod yn fwy na deng mlwydd oed o ddyddiad y cofrestriad cyntaf, yn destun archwiliad ychwanegol ar ôl chwe mis a'u hail-drwyddedu yn ôl disgresiwn y Cyngor.

13.9.3 Ceir manylion polisi oedran cerbydau'r awdurdod trwyddedu yn **Atodiad 9**.

13.10 Cerbyd mewn Cyflwr Eithriadol

13.10.1 Mae'r Awdurdod Trwyddedu'n cydnabod y gall fod gan rai cerbydau hŷn lai o draul, efallai eu bod yn cael eu cynnal a'u cadw'n eithriadol o dda gan y perchennog, ac y bydd ganddynt gyflwr ffisegol a mecanyddol cerbyd iau. O dan yr amgylchiadau hynny pan ganfyddir bod y cerbyd mewn 'cyflwr eithriadol', gall yr Awdurdod Trwyddedu ystyried bod y cerbyd wedi'i drwyddedu y tu hwnt i'r terfynau oedran uchaf a nodir uchod.

13.10.2 Mae'r meini prawf sy'n manylu ar yr hyn a gaiff ei ystyried yn 'amod eithriadol' i'w gweld yn **Atodiad 11**.

13.10.3 Er mwyn penderfynu bod cerbyd yn bodloni'r meini prawf cyflwr eithriadol, rhaid iddo gael ei archwilio gan arolygydd a gymeradwywyd gan yr Awdurdod Trwyddedu. Yn ogystal, rhaid i'r cerbyd basio prawf MOT.

13.10.4 Gall cerbydau yr ystyrir eu bod mewn cyflwr eithriadol gael eu trwyddedu am flwyddyn ychwanegol (yn amodol ar basio'r holl brofion cerbyd gofynnol).

13.11 Yswiriant

13.11.1 Mae angen tystysgrifau yswiriant yn unol â'r gofynion canlynol:

- Rhaid i'r cerbyd fod â thystysgrif yswiriant ddilys ar gyfer hurio cyhoeddus a gwobr mewn perthynas â thacsis, a hurio preifat a gwobr mewn perthynas â cherbydau hurio preifat.
- Mae'n rhaid i dystysgrifau yswiriant neu nodiadau yswiriant a roddir ar gyfer "unrhyw gerbyd" neu "unrhyw yrrwr" gynnwys atodlen sy'n dangos yr holl

gerbydau a gyrwyr y mae'r yswiriant yn eu cynnwys fel y nodir yn y dystysgrif yswiriant.

- Lle darperir nodyn yswiriant rhaid cyflwyno tystysgrif yswiriant lawn i'r awdurdod trwyddedu cyn gynted â phosibl.
- Mewn perthynas â cherbyd trwyddedig, os bydd perchennog yn methu â chyflwyno i'r Cyngor dystysgrif yswiriant ddilys yn ôl yr angen (oni bai ei fod yn cael ei ohirio neu ei atal gan reswm digonol wedi'i dderbyn a'i gytuno gan yr awdurdod trwyddedu), gall yr awdurdod trwyddedu atal y drwyddedu a'i gwneud yn ofynnol i berchennog y cerbyd hacni hwnnw ddychwelyd yr holl blatiau i'r awdurdod trwyddedu yn amodol ar unrhyw gyfnod apêl

13.12 Tystysgrif Cofrestru V5

13.12.1 Mae'r awdurdod trwyddedu'n derbyn nad yw tystysgrif gofrestru V5 lawn yn enw'r perchennog newydd bob amser ar gael ar drwydded gyntaf; fodd bynnag, rhaid cyflwyno adran werdd V5/2 y ffurflen V5 a phrawf prynu. Lle bo modd, dylid cael copi llawn o dystysgrif gofrestru V5 y perchennog blaenorol a'i chyflwyno ochr yn ochr ag adran werdd V5/2.

13.12.2 Rhaid cyflwyno tystysgrif gofrestru V5 lawn a phrawf prynu wrth drosglwyddo trwydded cerbyd. Lle bo modd, dylid cael copi llawn o dystysgrif gofrestru V5 y perchennog blaenorol a'i chyflwyno ochr yn ochr ag adran werdd V5.

13.12.3 Lle mae'r adran werdd wedi'i chyflwyno ar drwyddedu'r cerbyd am y tro cyntaf, mae'n rhaid cyflwyno tystysgrif gofrestru V5 lawn yn enw'r perchennog newydd i'r Cyngor o fewn 7 diwrnod calendr o dderbyn y ffurflen gan berchennog y cerbyd.

13.13 Adrodd am Ddamweiniau

13.13.1 Yn unol ag Adran 50(3) o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976, bydd unrhyw ddamwain i gerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat yn achosi difrod sy'n effeithio'n sylweddol ar:

- i. diogelwch, perfformiad neu olwg y cerbyd, neu
- ii. cysur neu gyfleustra'r teithwyr,

rhaid rhoi gwybod i'r awdurdod trwyddedu cyn gynted ag y bo'n rhesymol ymarferol, a beth bynnag o fewn saith deg dau (72) o oriau ar ôl iddynt ddigwydd.

13.13.2 Yn dilyn damwain neu ddifrod i gerbyd trwyddedig, os yw'n fwriad gan y perchennog neu'r gweithredwr i barhau i gael ei ddefnyddio â thrwydded, rhaid i'r cerbyd gael ei archwilio ar unwaith gan gyfleuster profi enwebedig yr awdurdod trwyddedu i benderfynu a yw'n addas ar gyfer defnydd parhaus. Cyfrifoldeb deiliad y drwydded yw hysbysu'r awdurdod trwyddedu bod y

gofyniad hwn wedi'i fodloni. Os bydd cyfleuster profi enwebedig yr awdurdod trwyddedu yn penderfynu bod y cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio'n barhaus, rhaid cytuno ar yr amserlen ar gyfer atgyweiriadau cosmetig gyda Swyddog awdurdodedig yr awdurdod trwyddedu.

- 13.13.3 Gall yr awdurdod trwyddedu atal y defnydd o gerbyd trwyddedig hyd nes y caiff ei atgyweirio'n briodol a'i fod yn cydymffurfio â gofynion profi'r awdurdod trwyddedu.
- 13.13.4 Gall cerbyd trwyddedig sydd wedi dioddef difrod damwain fawr neu sydd angen gwaith atgyweirio mecanyddol sylweddol gael ei ddisodli dros dro gan gerbyd llogi, ar yr amod:
- yr hysbyswyd yr awdurdod trwyddedu am y difrod i'r cerbyd, neu'r diffyg ynddo,
 - bod cais yn cael ei wneud yn y modd rhagnodedig am drwydded cerbyd dros dro,
 - bod y cerbyd newydd yn bodloni gofynion y Polisi hwn ac yn addas i'w ddefnyddio at ddibenion llogi.
- 13.13.5 Rhaid rhoi gwybod am bob damwain ar y "Ffurflen Damwain Tacsis" y gellir ei lawrlwytho o: <https://www.ceredigion.gov.uk/business/licences-permits/hackney-carriage-private-hire/> neu mae copi ar gael trwy gysylltu â publicprotection@ceredigion.gov.uk 01545 570 881.

13.14 Mesuryddion GPS/systemau rheoli ac anfon

- 13.14.1 Mae 'mesuryddion' GPS yn defnyddio systemau lleoli byd-eang (GPS) yn hytrach na dull 'pwls' a ddefnyddir gan fesuryddion tacsî safonol i gyfrifo pellter. Ar hyn o bryd nid yw mesuryddion GPS yn cydymffurfio â Chyfarwydddeb Offerynnau Mesur (MID) (2004/22/EC) ar fesuryddion tacsî, felly ni ellir eu defnyddio yn lle mesurydd tacsî pwls traddodiadol mewn tacsîs trwyddedig.
- 13.14.2 Caniateir defnyddio mesuryddion GPS, a systemau anfon/rheoli mewn tacsîs a cherbydau hurio preifat, fodd bynnag ni ddylai gymryd lle'r mesurydd tacsî cymeradwy a rhaid iddo beidio â rhwystro na thynnu sylw oddi ar arddangosiad y mesurydd tacsî. Rhaid ei bod yn glir i deithwyr bod y pris y maent yn ei dalu yn cael ei arddangos ar y mesurydd tacsî cymeradwy. Er mwyn osgoi unrhyw ddryswch i deithwyr, rhaid cuddio unrhyw docyn a ddangosir ar y system GPS o olwg y teithiwr.
- 13.14.3 Rhaid gosod unrhyw system meddygon teulu yn unol â chyfarwyddiadau'r gwneuthurwr.

13.15 Camerâu Teledu Cylch Cyfyng (CCTV) mewn Cerbydau

- 13.15.1 Gall CCTV wella diogelwch gyrwyr a theithwyr mewn cerbydau trwyddedig drwy:

- atal troseddau rhag cael eu cyflawni
- lleihau ofn trosedd
- cynorthwyo'r heddlu/awdurdod lleol gydag ymchwiliadau
- cynorthwyo cwmnïau yswiriant i ymchwilio i ddamweiniau cerbydau modur

13.15.2 Mae'r gofynion hyn wedi'u cynllunio i sicrhau bod systemau CCTV sydd wedi'u gosod mewn taccis trwyddedig neu gerbydau hurio preifat (PHVs) yn cael eu rheoli'n gyfrifol.

13.15.3 Yn y polisi hwn, rydym yn diffinio system CCTV fel:

- unrhyw ddyfais recordio electronig sy'n gallu dal a chadw delweddau gweledol a sain
- ynghlwm wrth y tu mewn i gerbyd
- gallu dal lluniau y tu mewn neu'r tu mewn a'r tu allan i gerbyd.

13.15.4 Bydd y polisi yn gymwys i unrhyw gerbyd sy'n cynnwys system CCTV fel y'i disgrifiwyd uchod. Rhaid i systemau sy'n cofnodi delweddau mewnol ac allanol hefyd gydymffurfio â'r polisi camerâu dangosfwrdd ar gyfer taccis a cherbydau hurio preifat.

13.15.5 Gofynion CCTVs

13.15.5.1 Rhaid i unrhyw system CCTV, o leiaf, fodloni'r gofynion a nodir yn y fanyleb yn Atodiad A y canllaw hwn. Dim ond systemau CCTV sy'n bodloni'r gofynion hyn y gellir eu gosod mewn taccis a cherbydau hurio preifat. Rhaid cynhyrchu tystysgrif gosod (neu gopi) i'r awdurdod lleol, gan gadarnhau bod y system a osodwyd yn bodloni'r fanyleb ofynnol a nodir yn y polisi hwn.

Rhaid i'r gosodiad a gweithred y CCTV gydymffurfio a gofynion Swyddfa'r

13.15.5.2 Comisiynydd Gwybodaeth: [surveillance-by-consent-cctv-code-update-2015-jonathan-bamford-20150127.pdf](https://www.gwybodaeth.gov.uk/consult/condocs/cctv/cctv-code-update-2015-jonathan-bamford-20150127.pdf)

13.15.6 Arwyddion

13.15.6.1 Rhaid gosod arwyddion y tu mewn i bob taccsi a cherbyd hurio preifat sydd a system CCTV i ddangos bod system CCTV ar waith.

13.15.6.2 Rhaid i'r arwyddion:

- gael eu harddangos ym mhob man mynediad i deithwyr, ee un ar bob drws
- bod yn weladwy i deithwyr cyn iddynt fynd i mewn i'r cerbyd
- achosi'r rhwystr lleiaf posibl o ran yr hyn y mae modd ei weld o'r tu mewn i'r cerbyd
- ei gwneud yn glir y gellir recordio sain

13.15.6.3 Dylid dweud hyn wrth deithwyr ar lafar hefyd.

13.15.6.4 Rhaid i yrwyr hysbysu teithwyr sydd a nam ar eu golwg ar lafar bod CCTV wedi'i osod yn y cerbyd.

13.15.6.5 Yn ogystal, dylai arwyddion mewnol ddangos yn glir:

- pwy yw'r rheolydd data
- sut y gall teithwyr gael gafael ar ddata'r CCTV

13.15.7 Recordiadau sain

13.15.7.1 Caniateir i systemau CCTV cymeradwy gael eu defnyddio i recordio sain, ond ni ddylent allu recordio sain yn barhaus.

13.15.7.2 Dim ond drwy fotwm 'panig' a weithredir gan y gyrrwr a'r teithiwr y gellir recordio sain.

13.15.7.3 Dim ond o dan yr amgylchiadau canlynol y dylai'r gyrrwr recordio sain:

- pan fydd yn credu bod risg i'w ddiogelwch ei hun neu ddiogelwch yr unigolyn sy'n teithio yn ei gerbyd,
- pan fydd yn poeni am ymddygiad teithiwr (er enghraifft, mae rhywun yn ei gam-drin yn eiriol),
- er mwyn diogelu ei fywoliaeth ee anghydfodau ynghylch talu, pryder ynghylch difrod posibl i'r cerbyd.

13.15.7.4 Lle gellir cyfiawnhau recordio sain, rhaid i arwyddion ei gwneud yn glir bod y system CCTV yn gallu recordio sain. Rhaid hysbysu teithwyr a nam ar eu golwg ar lafar am hyn.

13.15.8 Cynnal a chadw'r system a'i defnyddio

13.15.8.1 Rhaid i'r system gael ei chynnal a'i chadw a'i defnyddio yn unol ag amodau trwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat.

13.15.9 Lawrlwytho data

13.15.9.1 Dim ond at y dibenion canlynol y caiff data eu lawrlwytho:

- a) Mewn ymateb i gais mynediad data dilys o dan Ddeddf Diogelu Data 2018, mewn perthynas a'r cerbyd/gyrrwr
- b) Mewn ymateb i Gais am Fynediad at Ddata gan y Testun sy'n cydymffurfio a Deddf Diogelu Data 2018
- c) Pan fo cwyn wedi ei gwneud i'r Adran Drwyddedu ynghylch y cerbyd/gyrrwr ac na ellir datrys y gŵyn mewn unrhyw ddull arall.

13.15.10 Cadw data

13.15.10.1 Dim ond am y cyfnodau canlynol y cedwir data a adalwyd gan yr awdurdod trwyddedu:

- a) achosion sy'n arwain at erlyniad 10 mlynedd o ddyddiad y treial
- b) rhybuddiad ffurfiol 3 blynedd o ddyddiad y rhybuddiad
- c) rhybudd ysgrifenedig neu ddim camau gweithredu ffurfiol 3 blynedd o ddyddiad y penderfyniad
- d) cais am Fynediad at Ddata gan y Testun 6 mlynedd o ddyddiad y cais.

13.15.11 Rheolydd data

13.15.11.1 Mae Swyddfa'r Comisiynydd Gwybodaeth (ICO) yn diffinio rheolydd data fel y corff sydd a chyfrifoldeb cyfreithiol, o dan Reoliad Cyffredinol

y DU ar Ddiogelu Data 2018 (GDPR), am bob mater sy'n ymwneud a defnyddio data personol.

13.15.11.2 Rhaid i CCTV gwirfoddol sydd wedi'i osod yn unrhyw un o gerbydau trwyddedig Cyngor Sir Ceredigion gydymffurfio a'r polisi hwn.

13.15.11.3 Ni fydd Cyngor Sir Ceredigion yn cael ei enwi'n rheolydd data ar gyfer unrhyw CCTV sydd wedi'i osod yn wirfoddol yn ei gerbydau trwyddedig. Rhaid i'r gyrrwr/perchennog cerbyd neu berson/sefydliad arall sy'n rheoli'r data gael eu henwi'n rheolydd data a'i gofrestru gyda'r ICO. Bydd y rheolydd data yn penderfynu sut y bydd mynediad at y data yn cael ei reoli a'i ddefnyddio yn unol a chanllawiau'r ICO.

13.15.12 Proseswyr data trydydd parti

13.15.12.1 Os defnyddir darparwr gwasanaeth i storio data CCTV o bell, bydd yn gweithredu fel "prosesydd data". Ystyr prosesydd data, mewn perthynas a data personol, yw unrhyw berson (ac eithrio un o gyflogeion y rheolydd data) sy'n prosesu data ar ran y rheolydd data, unai drwy gwmwl neu drwy weinydd, mewn ymateb i gyfarwyddiadau penodol. Mae'r rheolydd data yn parhau i fod yn gwbl gyfrifol am weithredoedd y prosesydd data.

13.15.12.2 Rhaid i bob system CCTV mewn tacsis a cherbydau hurio preifat trwyddedig Cyngor Sir Ceredigion gael ei gosod yn unol a'r polisi hwn. Gweler **Atodiad 12**.

13.16 Systemau Fideo 'Pwynto Taro' (VPIS)/Camerâu Dangosfwrdd

13.16.1 Mae'r Awdurdod Trwyddedu yn caniatáu i systemau VPIS (camerâu dangosfwrdd sy'n wynebu tuag allan) gael eu defnyddio mewn cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat. Rhaid i berchennog unrhyw gerbyd y mae system VPIS wedi'i gosod ynddo gydymffurfio â'r amodau a nodir yn **Atodiad 13**.

13.17 Eiddo Coll

13.17.1 Rhaid i yrrwr y cerbyd wirio'r cerbyd yn ofalus ar ôl i bob llogiad ddod i ben, neu cyn gynted ag y bo'n ymarferol wedi hynny, am unrhyw eiddo personol sydd ar ôl yn y cerbyd.

13.17.2 O fewn 48 awr i ddod o hyd i eiddo coll, rhaid i'r gyrrwr roi'r eitem(au) i orsaf heddlu yn yr ardal a chael derbynneb amdano.

13.18 Arwyddion ar Gerbydau

13.18.1 Mae'n hanfodol bod y cyhoedd yn gallu adnabod a deall y gwahaniaeth rhwng cerbyd hacni a cherbyd hurio preifat.

- 13.18.2 Mae'n ofynnol i gerbydau hacni a cherbydau hurio preifat arddangos y lle trwydded allanol, wedi'i osod yn ddiogel yng nghefn y cerbyd. Ni chaniateir gosod dros dro.
- 13.18.3 Rhaid gosod arwydd tô ar gerbydau hacni sy'n dwyn y gair 'TAXI', y mae'n rhaid ei oleuo bob amser pan fo'r cerbyd ar gael i'w logi.
- 13.18.4 Ni chaniateir i gerbydau hurio preifat arddangos arwyddion ar y tô.
- 13.18.5 Manylir ar Bolisi'r Awdurdod Trwyddedu ar arwyddion yn **Atodiad 14**.

13.19 Hysbysebu

- 13.19.1 Ni cheir arddangos unrhyw arwyddion na hysbysebion ar gerbydau trwyddedig heb ganiatâd ysgrifenedig ymlaen llaw gan yr awdurdod trwyddedu ac eithrio enw'r cwmni tacsis a manylion cyswllt.
- 13.19.2 Lle mae caniatâd ysgrifenedig wedi'i roi, dim ond yn unol â'r polisi hysbysebu a nodir yn **Atodiad 15** y caniateir hysbysebu ar gerbydau hacni.
- 13.19.3 Rhaid i bob hysbyseb gydymffurfio â gofynion y Cyngor Safonau Hysbysebu ym mhob mater sy'n ymwneud â chwaeth dda, o ran cynnwys ac ymddangosiad ac ni fydd yn ymwneud â materion sy'n ymwneud â thybaco, gamblo, alcohol, gwleidyddiaeth, crefydd, materion o natur rywiol, neu unrhyw faterion sy'n ymwneud â chwaeth dda. cynnwys arall sy'n debygol o achosi tramgwydd.

13.20 Taliadau Cerdyn

- 13.20.1 Gall cerbydau trwyddedig fod â dyfais talu â cherdyn credyd a debyd a gymeradwyr gan y cyngor. Rhaid bod gan y ddyfais y cyfleuster i gynhyrchu derbynneb wedi'i hargraffu.
- Lle mae dyfais talu â cherdyn dau wedi'i gosod ar gerbyd, rhaid arddangos arwyddion dwy ochr, naill ai'n nodi logos cwmni cardiau neu arwydd dwyieithog (Cymraeg a Saesneg) yn nodi '*Mae'r cerbyd trwyddedig hwn bellach yn derbyn taliadau cerdyn credyd a debyd gan gynnwys digyswllt*'.
- 13.20.2 Rhaid gosod yr arwydd yn fewnol ar ben y ddwy ffenestr teithwyr.
- 13.20.3 Os bydd problem gyda thaliad cerdyn, dylai'r gyrrwr ddilyn y cyngor hwn:
- Gofynnwch i'r teithiwr roi cynnig ar y cerdyn talu eto
 - Os bydd y mater yn parhau, gofynnwch i'r teithiwr a oes ganddo gerdyn neu arian parod arall
 - Cynigiwch fynd â'r teithiwr i'r peiriant ATM agosaf (pwynt arian)
 - Os yw'r teithiwr yn gwrthod talu'r tocyn, ystyriwch gysylltu â'r heddlu.

- 13.20.5 Dylai gyrrwyr wirio bod eu taliad cerdyn yn gweithio cyn iddynt ddechrau gweithio, gan gynnwys sicrhau ei fod yn gallu argraffu derbynebau.

13.21 Hygyrchedd

- 13.21.1 Rhaid i gerbydau dynodedig sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn (WAVs) allu hwyluso'r gwaith o gludo pobl anabl a darparu ar gyfer person anabl mewn cadair olwyn 'cyfeirio'* yn yr adran deithwyr.
- 13.21.2 *Diffinnir cadair olwyn gyfeirio yn Atodlen 1 i Reoliadau Hygyrchedd Cerbydau Gwasanaethau Cyhoeddus 2000:
<http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2000/1970/schedule/1/made>
- 13.21.3 Mae Adran 167 o Ddeddf Cydraddoldeb 2010 yn caniatáu i Awdurdodau Lleol gadw rhestr ddynodedig o gerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn. Mae'r awdurdod trwyddedu hwn wedi penderfynu cadw rhestr o'r fath. A gyhoeddir ar wefan yr awdurdod trwyddedu yn:
<https://www.ceredigion.gov.uk/business/licences-permits/hackney-carriage-private-hire/>
- 13.21.4 Mae cyfrifoldeb ar berchnogion i sicrhau bod unrhyw yrrwr trwyddedig sy'n gyrru un o'u cerbydau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn yn cael gwybod am eu dyletswyddau o ran cludo pobl anabl mewn cadeiriau olwyn wrth yrru cerbyd trwyddedig sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn.
- 13.21.5 Rhaid i berchennog cerbyd trwyddedig hygyrch i gadeiriau olwyn ddangos i bob gyrrwr y cerbyd sut i gynorthwyo teithiwr mewn cadair olwyn i mewn ac allan o'r cerbyd a diogelu'r gadair olwyn yn gywir yn y cerbyd. Bydd hyn yn cynnwys dangos i'r gyrrwr sut i osod y ramp(iau) a sut i ddefnyddio ac addasu'r ataliadau. Rhaid i'r perchennog gadw cofnod o'r arddangosiad hwn a chynnwys y canlynol:
- Dyddiad yr arddangosiad
 - Enw a rhif trwydded y gyrrwr
 - Cydnabyddiaeth wedi'i llofnodi a'i dyddio gan y gyrrwr bod yr arddangosiad wedi digwydd a'i fod yn deall yn glir sut i gludo teithiwr mewn cadair olwyn i mewn i'r cerbyd.
- 13.21.6 Rhaid i'r perchennog gadw'r cofnod hwn cyhyd ag y bydd y gyrrwr yn defnyddio'r cerbyd. Os bydd y gyrrwr yn rhentu'r cerbyd eto yn y dyfodol, rhaid i'r perchennog ailadrodd yr arddangosiad a'r cofnod.
- 13.21.7 Os mai'r perchennog hefyd yw gyrrwr trwyddedig y cerbyd, rhaid i'r perchennog gofnodi cydnabyddiaeth wedi'i llofnodi i dystio y gall gyflawni cyfarwyddiadau gwneuthurwr y cerbyd ar sut i gludo teithiwr

cadair olwyn yn ddiogel i mewn ac allan o'r cerbyd a sut. i ddiogelu'r gadair olwyn.

13.22 Llogi Gweithredwyr (Hurio Preifat yn Unig)

- 13.22.1 Gall cerbydau a ddefnyddir ar gyfer llogi swyddogion gweithredol yn unig gael eu heithrio o nifer o amodau safonol megis arddangos lifrai a phlât trwydded allanol.
- 13.22.2 Bydd cerbyd yn cael ei ystyried ar gyfer yr eithriad dim ond os na fyddai ymgymryd â gwasanaeth gweithredol ar gyfer contractau corfforaethol neu fusnes, diwrnodau proms/ras a rhediadau maes awyr corfforaethol yn cael ei ystyried yn ddefnydd gweithredol ac felly'n ddarostyngedig i amodau cerbydau hurio preifat safonol.
- 13.22.3 Mae'r math o waith a ystyrir yn 'llogi gweithredol' yn cynnwys, ond nid yw wedi'i gyfyngu i:
- Contractau unigryw o fusnes i fusnes, h.y. i gludo gweithwyr a chleientiaid ar deithiau busnes o dan contract ysgrifenedig i gwmni neu berson,
 - Archebion ar gyfer cleientiaid penodol (er enghraifft gwleidyddion ac enwogion) na fyddent, am resymau diogelwch neu ddiogelwch personol, am i'r cerbyd fod yn gerbyd hurio preifat.
- 13.22.4 Bydd y tu mewn a thu allan i'r cerbyd o'r ansawdd uchaf o ran dyluniad a'r defnydd o ddeunyddiau sydd ar gael ac mewn cyflwr eithriadol. Rhaid i'r trim cerbydau sydd i'w hystyried yn 'weithredol' fod y fanyleb uchaf ar gyfer math penodol o gerbyd. Mae ystyriaethau perthnasol ynghylch a yw cerbyd yn bodloni safon weithredol yn cynnwys, ond heb fod yn gyfyngedig i, gost, enw da, manyleb, ymddangosiad, canfyddiad, lefelau cysur uwch a manyleb seddi, e.e. a yw'r cerbyd yn cynnig lle ychwanegol fesul teithiwr o gymharu â cherbydau safonol.
- 13.22.5 Rhaid i unrhyw berchennog sy'n dymuno trwyddedu cerbyd i'w hurio gan weithredwyr wneud cais i'r awdurdod trwyddedu yn darparu cadarnhad ysgrifenedig gan eu gweithredwr hurio preifat mai dim ond ar gyfer llogi gweithredol y bydd y cerbyd yn cael ei ddefnyddio.
- 13.22.6 Rhaid cario hysbysiad ysgrifenedig gan yr awdurdod trwyddedu sy'n nodi pa amodau trwydded cerbyd sydd wedi'u heithrio yn y cerbyd bob amser.
- 13.22.7 Mae'n ofynnol i gerbydau sydd wedi'u trwyddedu i'w llogi gan weithredwyr gael eu gyrru gan yrrwr hurio preifat trwyddedig.

13.23 Cerbydau Hurio Preifat Newydd-deb/Digwyddiad Arbennig gan gynnwys Limousines

- 13.23.1 Mae cerbydau hurio preifat newydd yn cael eu trwyddedu yn unol â darpariaethau Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976. Rhaid i gerbydau hurio preifat newydd beidio â bod yn gerbyd hacni ac mae'n rhaid eu dylunio i gludo 8 neu lai o deithwyr.
- 13.23.2 Dylai perchnogion sy'n dymuno trwyddedu limwsinau roi sylw i 'Arweiniad i Weithredwyr Limousines Ymestyn' (2011) VOSA: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/147836/Guidance_for_Operators_of_Stretch_Limousines_2.pdf
- 13.23.3 Efallai y bydd cerbydau newydd fel hen geir, peiriannau tân wedi'u datgomiynu a rickshaws modur hefyd yn cael eu hystyried ar gyfer defnydd hurio preifat.
- 13.23.4 Mae'r fanyleb a'r amodau sy'n ymwneud â limwsinau, cerbydau newydd a cherbydau digwyddiadau arbennig wedi'u cynnwys yn **Atodiad 16**.

14. Darpariaethau Ychwanegol ar gyfer Cerbydau hacni YN UNIG

14.1 Cyfyngiadau Meintiau

- 14.1.1 Mae gan awdurdodau trwyddedu y pŵer i gyfyngu ar nifer y trwyddedau cerbydau hacni y maent yn eu rhoi, ar yr amod eu bod yn fodlon nad oes galw sylweddol heb ei ddiwallu am wasanaeth cerbydau hacni.
- 14.1.2 Er mwyn asesu lefel y galw heb ei ddiwallu yn yr ardal, dylai awdurdodau trwyddedu gomisiynu arolwg annibynnol. Yn unol â Chanllawiau Arfer Gorau'r Adran Drafnidiaeth (<https://www.gov.uk/government/publications/taxi-and-private-hire-vehicle-licensing-best-practice-guidance>) lle mae cyfyngiadau maint ar waith, dylai arolygon gael eu hailadrodd o leiaf bob 3 blynedd.
- 14.1.3 Ar hyn o bryd nid yw deddfwriaeth yn caniatáu i awdurdodau trwyddedu osod cyfyngiadau maint ar drwyddedau cerbydau hurio preifat.
- 14.1.4 Ar hyn o bryd nid yw Cyngor Sir Ceredigion yn cyfyngu ar nifer y trwyddedau cerbydau hacni y mae'n eu rhoi.

14.2 Safleoedd tacsï (cyfeirir atynt yn gyffredinol fel standiau cerbydau hacni)

- 14.2.1 Nid yw'n ofyniad gorfodol bod yr awdurdod lleol yn darparu rhengoedd ar gyfer y fasnach cerbydau hacni. Lle darperir safleoedd, bydd defnydd a lleoliad y safleoedd hyn yn cael eu hadolygu o bryd i'w gilydd gan yr awdurdod lleol.

- 14.2.2 Bydd unrhyw newidiadau i rengoeedd presennol neu ychwanegu rhengoeedd newydd yn destun ymgynghoriad. Croesewir sylwadau ac awgrymiadau ynglŷn â lleoliad rhengoeedd newydd.
- 14.2.3 Darperir safleoedd tacsï ar gyfer cerbydau hacni yn unig. Ni chaniateir i gerbydau hurio preifat aros, codi neu ollwng mewn safleoedd tacsï dynodedig.
- 14.2.4 Mae cerbydau hacni wedi'u trwyddedu i 'geisio llogi', h.y. i godi teithwyr yn y stryd neu wrth aros mewn safleoedd tacsï awdurdodedig a gallant hefyd dderbyn prisiau a archebwyd ymlaen llaw.
- 14.2.5 Mae nifer o safleoedd tacsï yn Aberystwyth, ac mae eu lleoliadau ar gael gan y Gwasanaeth Trwyddedu ar gais. Gwaherddir cerbydau hurio preifat rhag defnyddio'r safle tacsï.

15. Gweithredwyr Cerbydau Hurio Preifat

15.1 Proses Ymgeisio

- 15.1.1 Bydd pob cais yn cael ei benderfynu yn ôl ei rinweddau ei hun. Manylir ar y weithdrefn ymgeisio ar gyfer cael trwydded gweithredwr cerbydau hurio preifat yn **Atodiad 17**.

15.2 Hyd y Drwydded

- 15.2.1 Rhoddir trwyddedau gweithredu am gyfnod o 5 mlynedd, ond mae gan yr awdurdod trwyddedu ddisgresiwn i roi trwyddedau am gyfnod byrrach, os yw'n ystyried bod hyn yn briodol o dan amgylchiadau'r achos.

15.3 Cyfrifoldebau a Ffitrwydd/Priodoldeb y Gweithredwr

- 15.3.1 Mae'r gweithredwr yn gyfrifol am yr holl bersonau (a cherbydau) sy'n cael eu cyflogi, eu contractio neu eu defnyddio fel arall yng nghwrs ei fusnes. I'r perwyl hwnnw, rhaid i'r gweithredwr wneud gwiriadau digonol i fodloni ei hun mai dim ond gyrwyr, staff gweinyddol a cherbydau addas sy'n cael eu defnyddio (ac yn parhau i gael eu defnyddio) yn ei fusnes. Gall methiant gweithredwr i sicrhau bod gwiriadau priodol yn cael eu cynnal godi amheuaeth ynghylch addasrwydd a phriodoldeb y gweithredwr. Yn ogystal, gallai methu â chymryd camau priodol mewn perthynas â gyrwyr sy'n torri amodau trwydded yn gyson hefyd fod yn niweidiol i addasrwydd a phriodoldeb parhaus y gweithredwr.
- 15.3.2 Mae'r canlynol yn enghreifftiau o amgylchiadau a allai effeithio ar addasrwydd a phriodoldeb gweithredwr Hurio Preifat:
- Gyrwyr trwyddedig neu berchnogion cerbydau yn gyson (naill ai'n unigol neu fel grŵp) yn torri amodau eu trwydded tra'n gweithio i / dan gyfarwyddyd gweithredwr penodol.
 - Cerbydau'n cael eu gweithredu sydd mewn cyflwr anaddas.

- Methiant gan y gweithredwr i fynd i'r afael yn foddhaol â phryderon mewn perthynas â gyrwyr trwyddedig / perchnogion cerbydau (gan gynnwys materion yn ymwneud â diogelu plant / oedolion).
- Cyflogi staff ategol lle nad yw gwiriad sylfaenol y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd wedi'i gwblhau ar gyfer yr unigolyn, neu y gallai'r canlyniadau beri risg i'r cyhoedd.
- Colli/camddefnyddio data personol

15.3.3 Mae'r awdurdod trwyddedu yn disgwyl i weithredwyr trwyddedig gefnogi ei nodau i godi ymwybyddiaeth o faterion yn ymwneud â diogelu plant ac oedolion a mynd i'r afael â hwy. Rhaid i weithredwyr barhau i fod yn effro i'r materion hyn a materion tebyg, bydd methu â gwneud hynny yn codi amheuaeth ynghylch addasrwydd a phriodoldeb y gweithredwr.

15.3.4 Wrth asesu addasrwydd ymgeisydd i ddal trwydded gweithredwr hurio preifat, bydd yr awdurdod trwyddedu yn ystyried hanes troseddol yr ymgeisydd yn ei gyfanrwydd, ynghyd â'r holl dystiolaeth, gwybodaeth a chudd-wybodaeth berthnasol arall gan gynnwys eu hanes (e.e. cwynion a sylwadau cadarnhaol gan y cyhoedd, cydymffurfio ag amodau trwydded a pharodrwydd i gydweithredu â swyddogion trwyddedu) tra'n dal trwydded gan yr awdurdod trwyddedu neu unrhyw awdurdod arall. Rhoddir sylw arbennig i batrymau ymddygiad, beth bynnag fo'r amserlen y maent wedi digwydd, o ran troseddau profedig ac ymddygiad/ymddygiad arall a allai ddangos y gallai diogelwch a lles y cyhoedd fod mewn perygl o ganlyniad i'r digwyddiad. ymgeisydd.

15.3.5 Rhaid cydnabod hefyd y bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn ystyried yr holl hanes troseddol, ymddygiad ac ymddygiad ni waeth a ddigwyddodd yr hanes, ymddygiad neu ymddygiad penodol tra bod ymgeiswyr yn ymwneud yn uniongyrchol â gwaith trwyddedig cerbydau hacni neu hurio preifat ar y pryd neu a ddigwyddodd yn ystod y cyfnod hwnnw. amser personol yr ymgeiswyr eu hunain. Mae'r Awdurdod Trwyddedu yn ystyried bod person neu unigolyn sy'n dueddol o gyflawni troseddau a/neu ddangos ymddygiad annerbyniol tra nad yw'n gwneud gwaith cerbyd hacni neu hurio preifat yr un mor ddifrifol â throseddau a/neu ymddygiad annerbyniol a gyflawnwyd tra'n ymwneud â cherbyd hacni neu gwaith llogi preifat.

15.3.6 Er mwyn cynorthwyo i asesu addasrwydd ymgeiswyr a deiliaid trwydded, bydd yr awdurdod trwyddedu yn ystyried *Guidance on determining the suitability of applicants and licensees in the hackney and private hire trades* April 2018. Manylir ar y canllawiau yn **Atodiad 3**.

15.4 Gwiriad DBS

15.4.1 Rhaid i bob ymgeisydd am grant neu adnewyddu trwydded Gweithredwr Hurio Preifat gyflwyno datgeliad sylfaenol (dyddiedig o fewn mis i'r cais) y gellir ei gael gan y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd er mwyn bodloni'r awdurdod eu bod yn berson 'addas a phriodol'. Mewn achos ceisiadau gan gwmni neu sefydliad, rhaid i holl gyfarwyddwr y cwmni/sefydliad ddarparu datgeliad

sylyfaenol. Bydd cost y gwiriadau hyn yn cael ei thalu gan yr ymgeisydd/deiliad y drwydded.

- 15.4.2 Nid yw'n ofynnol i ymgeiswyr sydd eisoes â thrwydded gyrrwr cerbyd hacni neu CHP gyda'r awdurdod hwn ddarparu'r datgeliad sylfaenol fel rhan o'u cais am drwydded gweithredwr hurio preifat.
- 15.4.3 Ni fydd troseddau gyrru fel arfer yn cael eu hystyried fel rhan o'r asesiad ar gyfer deiliad trwydded gweithredwr hurio preifat. Ni fydd gwybodaeth sydd wedi'i chynnwys mewn gwiriad DBS manylach na fyddai'n cael ei datgelu ar wiriad sylfaenol yn cael ei hystyried fel rhan o'r asesiad ar gyfer trwydded gweithredwr hurio preifat.

15.5 Gwiriad Cofnodion Troseddol Tramor

- 15.5.1 Ar gyfer pob ymgeisydd am drwydded gweithredwr cerbyd hurio preifat sydd wedi treulio 6 mis di-dor neu fwy y tu allan i'r Deyrnas Unedig ers eu degfed pen-blwydd bydd angen i'r Awdurdod Trwyddedu weld tystiolaeth o wiriad cofnod troseddol o'r wlad/gwledydd yr ymwelwyd â nhw ar gyfer y cyfnod y bu'r ymgeisydd dramor.
- 15.5.2 Bydd yn ofynnol i'r ymgeisydd dalu unrhyw gostau ariannol o wiriadau o'r fath.
- 15.5.3 Ar gyfer gwladolion yr UE (gan gynnwys dinasyddion y DU) dylai sieciau addas fod ar gael. Ar gyfer y gwledydd hynny nad oes sieciau ar gael ar eu cyfer, bydd yr Awdurdod Trwyddedu angen tystysgrif ymddygiad da a ddilysir gan y llysgenhadaeth berthnasol. Rhaid i'r dystysgrif gael ei dilysu, ei chyfieithu a'i selio gan y Llysgenhadaeth neu'r Uchel Gomisiwn. Mae gwybodaeth am dystysgrifau ymddygiad da neu ddogfennau tebyg o nifer o wledydd ar gael o: <https://www.gov.uk/government/publications/criminal-records-checks-for-overseas-applicants>
- 15.5.4 Os na fydd ymgeisydd yn gallu cael tystysgrif ymddygiad da, ni ddylech fwrw ymlaen â'ch cais a dylech gysylltu â'r Awdurdod Trwyddedu am ragor o wybodaeth.
- 15.5.5 Rhaid i wiriadau hanes troseddol tramor fod wedi eu sicrhau o fewn y cyfnod o 6 mis cyn y cais.
- 15.5.6 Bydd yr Awdurdod Trwyddedu angen unrhyw Dystysgrif Ymddygiad Da sydd gan yr ymgeisydd waeth beth fo oedran y ddogfen.
- 15.5.7 Bydd angen i Dystysgrifau Ymddygiad Da sydd mewn iaith heblaw Saesneg gael eu cyfieithu i'r Saesneg ar draul yr ymgeisydd gan wasanaeth cyfieithu annibynnol a rhaid gwirio'r cyfieithiad.

15.6 Amodau Trwydded

- 15.6.1 Mae gan yr awdurdod trwyddedu bŵer i osod amodau o'r fath ar drwydded gweithredwr hurio preifat y mae'n eu hystyried yn rhesymol, yn angenrheidiol ac yn gymesur. Manylir ar amodau'r drwydded yn **Atodiad 18**.

16. Cydymffurfiad Cyffredinol a Gorfodaeth

16.1 Cyffredinol

- 16.1.1 Prif ddiben trwyddedu Cerbydau Hacni a Hurio Preifat yw diogelu'r cyhoedd a hybu diogelwch y cyhoedd.
- 16.1.2 Cydnabyddir bod gweithgarwch gorfodi a gyfeirir yn dda gan yr Awdurdod Trwyddedu o fudd nid yn unig i'r cyhoedd t hefyd i aelodau cyfrifol y fasnach cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat. Wrth fynd ar drywydd ei amcan i annog busnesau cerbydau hacni a hurio preifat cyfrifol, bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn gweithredu trefn ddisgyblu a gorfodi cymesur. Er mwyn cydbwysu hybu diogelwch y cyhoedd â'r angen i atal ymyrraeth ddiangen ym musnes deiliad trwydded, ni fydd yr Awdurdod Trwyddedu ond yn ymyrryd pan fo'n angenrheidiol ac yn gymesur i wneud hynny. Lle mae diffygion yn golygu bod angen gwahardd defnyddio cerbyd ar unwaith, mae ymyrraeth â bywoliaeth yn anochel.
- 16.1.3 Mae asesiadau cydymffurfiaeth i sicrhau bod deiliaid trwydded yn parhau i fod yn 'addas a phriodol'. Gall yr Awdurdod Trwyddedu ddefnyddio amrywiaeth o offer a phwerau i nodi diffyg cydymffurfio, gall hyn gynnwys, ond heb fod yn gyfyngedig, arolygiadau rhagweithiol ac adweithiol, ymarferion 'siopwr dirgel', ymarferion wedi'u rhaglennu gyda phartneriaid perthnasol, gweithrediadau gorfodi wedi'u targedu, ymchwiliad. cwynion/ceisiadau gwasanaeth.
- 16.1.4 Bydd camau gorfodi yn gymesur, yn gyson ac yn rhesymol, gan sicrhau bod y cyhoedd yn cael eu hamddiffyn. Gall penderfyniad ar y dull gorfodi ystyried y canlynol:
- Difrifoldeb y drosedd
 - Hanes cydymffurfio blaenorol y troseddwr
 - Canlyniad y diffyg cydymffurfio
 - Y risg i'r cyhoedd
 - Tebygolrwydd o ddiffyg cydymffurfio dro ar ôl tro
 - Effeithiolrwydd dulliau cydymffurfio/gorfodi eraill

16.2 Hunan-Adrodd Deiliad Trwydded

- 16.2.1 Mae'n ofynnol i bob deiliad trwydded hysbysu'r awdurdod dyroddi o fewn 48 awr o unrhyw arestio a rhyddhau am unrhyw drosedd rywiol, unrhyw drosedd yn ymwneud ag anonestrwydd neu drais ac unrhyw drosedd moduro. Rhaid gwneud hysbysiadau pellach i'r awdurdod trwyddedu o fewn 48 awr i unrhyw gyhuddiad ac unrhyw gollfarn. Gallai methiant gan a i ddatgelu arestiad y

rhoddir gwybod i'r awdurdod dyroddi amdano wedyn gael ei ystyried yn ymddygiad sy'n cwestiynu gonestrwydd ac felly addasrwydd deiliad y drwydded waeth beth fo canlyniad yr honiad cychwynnol.

16.3 Trefn Ddisgyblu

16.3.1 Bydd cwynion a wneir yn erbyn deiliaid trwydded gan aelodau o'r cyhoedd, swyddogion heddlu, cynigion y cyngor, neu unrhyw berson perthnasol arall yn cael eu hymchwilio'n llawn gan yr Awdurdod Trwyddedu.

16.3.2 Yn dilyn ymchwiliad i gŵyn ynghylch ymddygiad neu ymddygiad deiliad trwydded neu hysbysiad o drosedd, bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn ystyried y cosbau disgyblu canlynol:

- **Peidio â gweithredu** – os yw'n gŵyn gymharol fach heb unrhyw hanes o ymddygiad gwael neu amgylchiadau lliniarol posibl
- **Llythyr rhybudd** - ar gyfer mân gwynion/camau canolig/troseddau neu os oes patrwm o ymddygiad gwael yn amlwg. Gellir cyhoeddi llythyr rhybuddio lle nad yw difrifoldeb y gŵyn/trosedd yn cyfiawnhau atal neu ddirymu. Bydd llythyr rhybudd yn aros ar ffeil deiliad y drwydded am 2 flynedd (neu gyfnod a bennir yn briodol gan yr Awdurdod Trwyddedu). Nid oes cyfyngiad ar nifer y llythyrau rhybuddio y gall gyrrwr eu derbyn, fodd bynnag, os bydd gyrrwr yn derbyn 2 lythyr rhybudd neu fwy o fewn 2 flynedd ar gyfer cwynion tebyg efallai y bydd yr Awdurdod Trwyddedu am ystyried camau mwy difrifol megis rhybudd ysgrifenedig terfynol neu waharddiad.
- **Rhybudd ysgrifenedig terfynol** – ar gyfer cwynion/troseddau bach/cymedrol lle mae deiliad trwydded wedi derbyn llythyr(au) rhybuddio ynghylch mater tebyg.
- **Angen gyrrwr i ymgymryd â hyfforddiant pellach.** Gall yr Awdurdod Trwyddedu ddod i'r casgliad y gallai'r gŵyn neu'r adroddiad yn erbyn deiliad trwydded fod oherwydd diffyg gwybodaeth a gall argymhell bod deiliad trwydded yn cael hyfforddiant pellach er mwyn cywiro ymddygiad ac atal camymddwyn pellach.
- **Erlyniad** – lle mae tystiolaeth glir a'i bod er budd y cyhoedd, gellir erlyn deiliad trwydded am droseddau o dan y ddeddfwriaeth berthnasol.
- **Ataliad** – ar gyfer cwynion/troseddau mwy difrifol neu achosion lle mae deiliad trwydded wedi derbyn rhybudd o'r blaen am gŵyn/trosedd debyg yn y 2 flynedd ddiwethaf. Bydd hyd yr ataliad yn cael ei bennu fesul achos. Gellir ystyried atal dros dro fel opsiwn lle nad oes rhybudd blaenorol wedi'i roi os yw'r Awdurdod Trwyddedu'n teimlo bod cyfiawnhad dros hynny oherwydd difrifoldeb y mater.

- **Atal cerbyd (Hysbysiad Stop)** – gellir atal trwydded cerbyd pan nad yw'r cerbyd yn bodloni amodau'r drwydded neu pan nad yw'n addas ar gyfer y ffordd fawr. Mae'r hysbysiad yn ei gwneud yn ofynnol i'r cerbyd beidio â chael ei ddefnyddio fel cerbyd trwyddedig nes bod y diffyg wedi'i unioni a'r hysbysiad wedi'i godi gan yr Awdurdod Trwyddedu.
- **Diddymu** – ar gyfer patrymau ailadroddus o ymddygiad gwael lle mae rhybudd(iau) neu ataliad(au) eisoes wedi'u rhoi. Ar gyfer materion difrifol lle mae'r Awdurdod Trwyddedu yn ystyried nad yw'r gyrrwr bellach yn berson addas a phriodol i ddal trwydded.
- **Atal/dirymu ar unwaith** – pan fo hynny er budd diogelwch y cyhoedd, gall yr Awdurdod Trwyddedu fynnu bod yr ataliad/dirymiad yn dod i rym ar unwaith.
- **Gwrthod adnewyddu trwydded** – fel ar gyfer dirymu uchod.

16.3.1 Mae Polisi Gorfodi Corfforaethol yr Awdurdod yn gwreiddio ei egwyddorion gorfodi. Mae'r Polisi ar gael ar wefan y Cyngor yn: www.ceredigion.gov.uk

16.4 Apeliadau

16.4.1 Gall unrhyw unigolyn sy'n cael cam oherwydd atal/gwrthod/dirymu trwydded apelio yn erbyn penderfyniad yr Awdurdod Trwyddedu i'r Llys Ynadon lleol o fewn 21 diwrnod i'r penderfyniad. Rhaid cyflwyno hwn i'r Llys yn unol â'r darpariaethau statudol perthnasol. Mae'r Awdurdod Trwyddedu'n cynghori'n gryf bartïon i geisio cyngor cyfreithiol annibynnol priodol yn brydlon mewn amgylchiadau o'r fath.

16.4.2 Mae hawl bellach i apelio yn erbyn penderfyniad y Llys Ynadon yn eiddo i Lys y Goron.

16.5 Gweithio mewn Partneriaeth

16.5.1 Er mwyn gwneud y mwyaf o orfodi a chydymffurfiaeth effeithiol, mae'n aml yn angenrheidiol i'r Awdurdod Trwyddedu weithio mewn partneriaeth ag asiantaethau eraill. Gall enghreifftiau o bartneriaethau gynnwys yr heddlu, yr Asiantaeth Safonau Gyrwyr a Cherbydau (DVSA), Cyllid a Thollau Ei Mawrhydi (HMRC), awdurdodau lleol cyfagos, timau diogelu oedolion a phlant.

16.5.2 Mae'r Awdurdod Trwyddedu hefyd yn anelu at weithio'n agos gyda'r fasnach drwyddedig i barhau i broffesiynoli'r diwydiant a gwella safonau gwasanaeth.

16.6 Ceisiadau Gwasanaeth a Chwynion

16.6.1 Bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn ymchwilio i bob cais am wasanaeth a chwyn a wneir yn erbyn deiliaid trwydded, ar yr amod y derbynnir manylion

a fydd yn caniatáu sefydlu hunaniaeth deiliad y drwydded. Byddai'r manylion yn cynnwys enw deiliad y drwydded, rhif y drwydded, neu rif cofrestru'r cerbyd. Yn y rhan fwyaf o achosion, ni fydd y Cyngor yn gweithredu ar gwynion dienw, yn dibynnu ar natur y gŵyn.

- 16.6.2 Dylid nodi y gall ymchwilio i'r gŵyn arwain at ofyn i'r achwynnydd ddarparu datganiad tyst ysgrifenedig. Yn ogystal, efallai y bydd angen i'r achwynnydd ddarparu tystiolaeth yn bersonol mewn Pwyllgor disgyblu neu yn y Llys.
- 16.6.3 Gellir cymryd datganiadau hefyd gan ddeiliad y drwydded ac unrhyw dystion eraill.
- 16.6.4 Wrth ddod i benderfyniad ynghylch pa gamau, os o gwbl, y dylid eu cymryd, bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn ystyried yr holl dystiolaeth ac amgylchiadau lliniarol.

16.7 Gorfodaeth Trawsffiniol

- 16.7.1 Pan ddaw'n amlwg naill ai bod nifer o gerbydau a drwyddedir gan yr awdurdod hwn yn gwneud y rhan fwyaf (h.y. dros 50%) o waith hurio preifat mewn ardal awdurdod lleol arall, neu pan ddaw'n amlwg bod nifer o gerbydau wedi'u trwyddedu gan awdurdod lleol arall. yn gwneud y rhan fwyaf o'r gwaith hurio preifat yn y maes hwn, bydd yr awdurdod trwyddedu'n ymdrechu i ddatblygu protocolau gorfodi gyda'r awdurdodau lleol hynny.
- 16.7.2 O dan yr amgylchiadau hyn, dilynir y protocol canlynol (fel y disgrifir yn Nhrwyddedu Tacsis a Cherbydau hurio preifat y Gymdeithas Llywodraeth Leol - llawlyfr i Gyngorwyr):
 - Mae pob awdurdod yn cytuno pa lefel o arbenigedd/cymhwyster/sgiliau sydd leiaf ar gyfer cymeradwyo awdurdodiad pob unigolyn.
 - Mae pob awdurdod yn sefydlu, trwy eu cynlluniau dirprwyo eu hunain, pa gamau gweithdrefnol sydd angen eu cymryd i awdurdodi'n ddilys (h.y. adroddiad y prif swyddog, is-bwyllgor neu benderfyniad pwyllgor llawn).
 - Mae pob awdurdod yn cytuno ar ffurf a geiriad y 'llythyr awdurdodi' a'r 'cerdyn gwarant â llun' i'w rhoi.
 - Mae pob 'cyngor sy'n gwneud cais' yn gofyn yn ffurfiol am awdurdodi swyddogion unigol a enwir.
 - Mae pob 'cyngor sy'n derbyn' yn cael awdurdodiad ac yn darparu 'llythyr awdurdodi' ar gyfer swyddogion yr awdurdod arall.

- Mae pob awdurdod cyflogi yn darparu cerdyn gwarant â llun i'w swyddogion ei hun yn nodi pa ddeddfwriaeth y mae'r swyddog wedi'i awdurdodi'n briodol i'w gorfodi ar ran yr awdurdod.
- Mae pob awdurdod yn rhoi copïau o is-ddeddfau, amodau a methodolegau/mecanweithiau adrodd y cytunwyd arnynt i bob swyddog ar gyfer ymdrin â cherbydau diffygiol a materion eraill o ardaloedd eraill.
- Mae pob awdurdod yn ceisio cymeradwyaeth wleidyddol ac ariannol ar gyfer gweithrediadau ar y cyd a gynllunnir ymlaen llaw gyda'i gilydd a hefyd yr heddlu/Tollau Tramor a Chartref HMRC.
- Sefydlu protocolau rhannu data, yn ôl yr angen, rhwng awdurdodau, gan gynnwys templedi safonol ar gyfer adrodd am ddigwyddiadau/logiau gweithredu i'w defnyddio gan bawb ar gyfer cysondeb a chofnodi cynlluniau.

17. Hysbysiad Preifatrwydd

17.1 Sut y byddwn yn defnyddio eich gwybodaeth

- 17.1.1 Defnyddir y wybodaeth a ddarperir gennych i brosesu eich cais(ceisiadau) am drwydded gyrrwr Cerbyd Hacni/Hurio Preifat, trwydded Cerbyd Hacni neu Gerbyd Hurio Preifat a thrwydded Gweithredwr Cerbyd Hurio Preifat. Bydd y wybodaeth hon yn cael ei defnyddio i bennu addasrwydd / addasrwydd parhaus eich cerbyd at ddibenion trwyddedu.
- 17.1.2 Gall eich hunaniaeth fod yn rhan o adroddiad pwyllgor sydd ar gael yn gyhoeddus a/neu gofrestr gyhoeddus. Bydd eich gwybodaeth hefyd yn cael ei defnyddio at ddibenion ffurflenni statudol, cydymffurfio ac adolygiadau gwasanaeth cwsmeriaid. Bydd hefyd yn cael ei ddefnyddio at ddiben rhannu gwybodaeth am ddirymu trwyddedau gyrrwr a gwrthod ceisiadau ar y Gofrestr Genedlaethol o Ddirymadau a Gwrthod Trwyddedau Tacsï (NR3S). Mae'n bosibl y byddwn yn cael gwybodaeth amdanoch o ffynonellau eraill ac efallai y byddwn yn rhannu eich gwybodaeth ag eraill lle mae sail gyfreithiol dros wneud hynny.
- 17.1.3 Rhoddir rhagor o fanylion am ba mor hir y byddwn yn cadw eich gwybodaeth yn y ddolen isod.
- 17.1.4 Mae gennych nifer o hawliau mewn perthynas â'r wybodaeth gan gynnwys yr hawl i gael mynediad at wybodaeth sydd gennym amdanoch a'r hawl i gwyno os ydych yn anhapus â'r ffordd y mae eich gwybodaeth yn cael ei phrosesu. I gael rhagor o wybodaeth am sut rydym yn prosesu eich gwybodaeth a'ch hawliau, ewch i www.ceredigion.gov.uk

Atodiadau

Atodiad 1 – Ffioedd Trwyddedu

Ffioedd Trwyddedu

Cerbyd Hacni	Cerbyd Hacni Newydd	£226.00
	Adnewyddu Cerbyd Hacni	£171.00
Cerbyd Hurio Preifat	Cerbyd Hurio Preifat Newydd	£183.00
	Adnewyddu Cerbyd Hurio Preifat	£166.00
	Gweithredwr Hurio Preifat Newydd 3 blynedd	£341.00
	Gweithredwr Hurio Preifat Newydd 5 mlynedd	£436.00
	Adnewyddu Gweithredwr Hurio Preifat 3 blynedd	£317.00
	Adnewyddu Gweithredwr Hurio Preifat 5 mlynedd	£396.00
Bathodyn Deuol Trwydded Tacsï/Gyrru	Gyrrwr Deuol newydd 1 flwyddyn	£321.00
	Adnewyddu Gyrrwr Deuol 1 flwyddyn	£166.00
	Gyrrwr Deuol newydd 3 blynedd	£374.00
	Adnewyddu Gyrrwr Deuol 3 blynedd	£219.00
	Trosglwyddo Rhif Dethol	£84.00
	Ailargraffu trwydded	£22.00
	Arwyddion drws newydd	£9.00
	Amnewid bathodyn gyrrwr	£12.00

Mae'r rhain yn destun adolygiad blynyddol.

Atodiad 2 – Canllawiau Gweithdrefn Ymgwisio I Yrwyr

Cais a Dogfennaeth Ategol

Bydd yr Ymgeisydd yn llenwi ac yn cyflwyno cais i'r Awdurdod Trwyddedu ar y ffurflen a ragnodir gan yr Awdurdod Trwyddedu ynghyd â'r ffi ofynnol a'r dogfennau a gwybodaeth ategol ganlynol:

- a) Manylion dau ganolwr y gall yr Awdurdod Trwyddedu ysgrifennu atynt er mwyn cael geirda cymeriad.
- b) Un ffotograff digidol diweddar o'r ymgeisydd, wedi ei dynnu o'r ysgwyddau i fyny ac ar gefndir plaen. Mae "diweddar" yn yr achos hwn yn golygu cymryd o fewn y 12 mis diwethaf.
- c) Gwiriad manylach gan y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd (DBS) wedi'i gwblhau a'i gyflwyno drwy'r Awdurdod Trwyddedu.
- d) Tystysgrif wedi'i llofnodi gan ymarferydd meddygol cofrestredig yn ardystio ei addasrwydd i safon feddygol Grŵp 2 y DVLA i yrru cerbyd trwyddedig
- e) Eu trwydded yrru gyfredol, ddilys.
- f) Cod gwirio DVLA.
- g) Cod gwirio ar gyfer Treth HMRC, adnewyddu yn unig
- h) Cod gwirio ar gyfer hawl i weithio neu dystysgrif geni/pasbort, lle bo'n berthnasol

Ni roddir trwydded yrru oni bai bod y ffi briodol yn cael ei thalu. Lle gwneir taliad gyda siec a gaiff ei gwrthod wedyn, bydd unrhyw drwydded a roddir yn mynd yn ddi-rym.

Er mwyn sicrhau dilysrwydd dogfennau, ni dderbynnir ffotograffau o ddogfennau. Rhaid i bob dogfen, gan gynnwys y ffurflen gais, gael ei sganio gan ddefnyddio sganiwr gwely fflat. Os nad oes gennych sganiwr, defnyddiwch y cyfleusterau yn un o'n llyfrgelloedd.

Dim ond dogfennau gwreiddiol y gellir eu cyflwyno os cânt eu defnyddio fel tystiolaeth ategol ar gyfer cais am ddatgeliad DBS. Am y rheswm hwn, mae'n ofynnol i ymgeiswyr gyflwyno a/neu gasglu eu dogfennau yn bersonol yn un o'n llyfrgelloedd.

Am ragor o wybodaeth am y dogfennau ategol, cyfeiriwch at y Polisi Tacsî a Cherbydau Hurio Preifat.

Proses

Unwaith y bydd cais cyflawn wedi'i dderbyn, ynghyd â'r dogfennau ategol gofynnol, bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn cyflwyno cais i adran Adnoddau Dynol yr Awdurdod hwn a fydd yn anfon dolen at yr ymgeisydd i gwblhau'r cais DBS Manylach.

Bydd y DBS yn cael ei gyflwyno i'r gwasanaeth DBS a'i brosesu ganddo. Unwaith y bydd y gwiriad DBS wedi'i gwblhau, bydd y gwasanaeth DBS yn anfon tystysgrif at yr ymgeisydd. Os oes gwybodaeth anffafriol wedi'i chynnwys ar y dystysgrif, bydd yn ofynnol i'r ymgeisydd gyflwyno ei dystysgrif i'r Awdurdod trwyddedu er mwyn ei phrosesu yn unol â'r meini prawf addasrwydd.

Gellir gweld rhagor o wybodaeth drwy'r ddolen ganlynol:

<https://www.gov.uk/government/organisations/disclosure-and-barring-service>

Tra bod y DBS yn prosesu, bydd yn ofynnol i'r ymgeisydd gyflawni "prawf gwybodaeth" personol a "phrawf diogelu" yn un o'n Swyddfeydd. Bydd eich sgiliau iaith, eich dealltwriaeth o'ch dyletswyddau fel gyrrwr proffesiynol, eich ymddangosiad cyffredinol a'ch agwedd yn cael eu hystyried fel rhan o'ch priodoldeb cyffredinol gan y Swyddog.

Unwaith y bydd tystysgrif y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd wedi dod i law, bydd yr adran Adnoddau Dynol yn anfon e-bost atom yn dweud wrthym fod y DBS naill ai'n "glir" neu'n "andwyol".

Os yw'r DBS yn "glir" a bod y cais yn gyflawn; h.y., mae'r holl ddogfennau ategol hefyd wedi'u derbyn, yna bydd y Swyddog Prosesu yn cyflwyno manylion y gyrrwr i Reprograffeg er mwyn argraffu eich bathodyn a'ch trwydded. Bydd y bathodyn a'r drwydded yn cael eu hanfon atoch maes o law drwy'r Post Brenhinol.

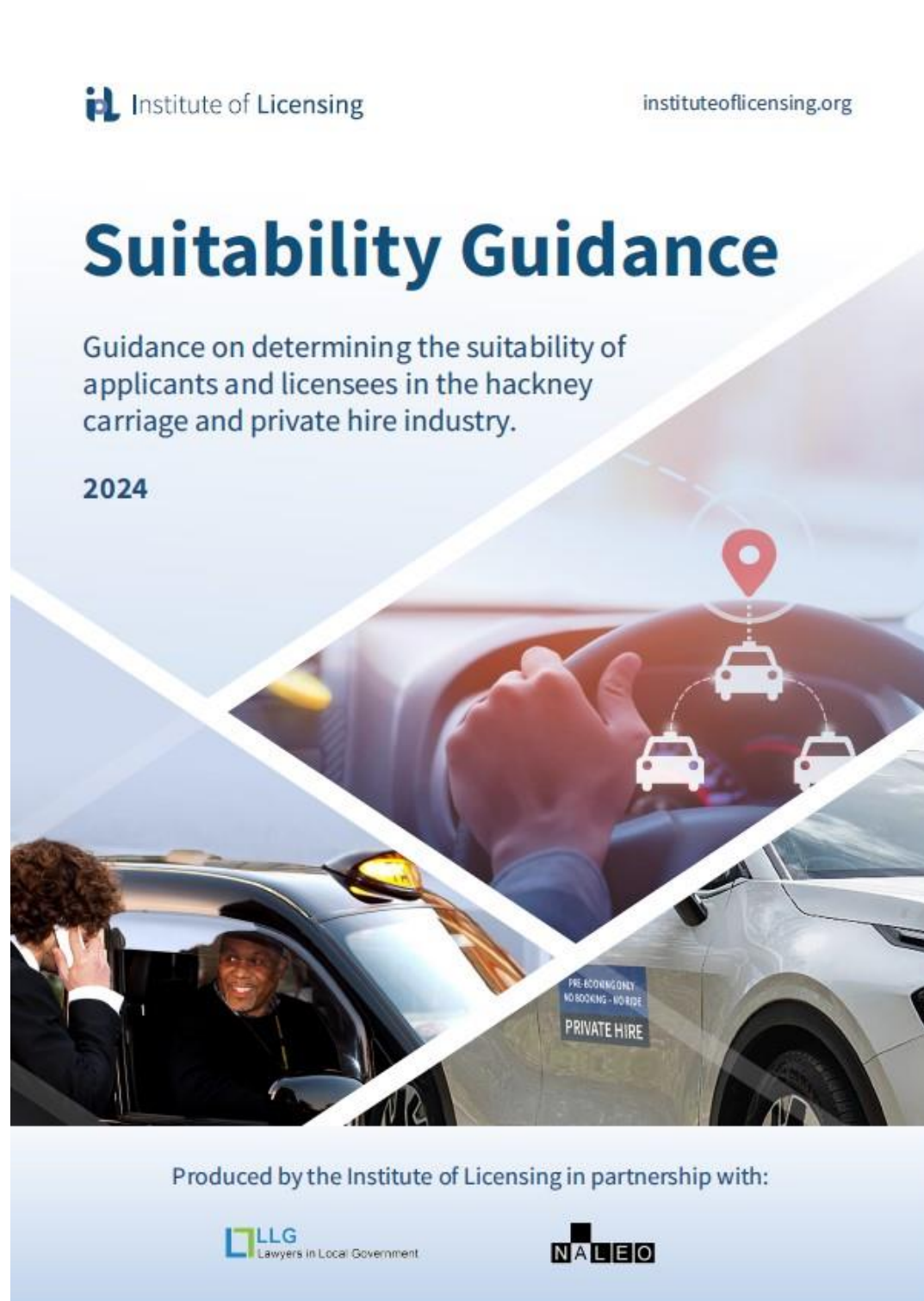
Mae'n ofynnol i bob gyrrwr wirio'r manylion ar y bathodyn a dychwelyd y derbynneb danfoniad i'r Awdurdod i gydnabod derbyn neu roi gwybod i ni am fanylion anghywir.

Os bydd y DBS yn dychwelyd yn "andwyol" yna bydd y cais yn cael ei brosesu yn unol â'r Polisi addasrwydd ac mae'n debygol y bydd angen i'r ymgeisydd ymddangos gerbron yr is-bwyllgor trwyddedu a fydd yn penderfynu a ddylid rhoi'r drwydded ai peidio.

Mae rhagor o wybodaeth am y prawf gwybodaeth, y prawf diogelu, Meddygol, a'r DBS i'w gweld yn ein dogfen Polisi trosfwaol.

Mae gan bob ymgeisydd yr hawl i apelio i'r Llys Ynadon yn erbyn penderfyniad i wrthod rhoi trwydded.

Atodiad 3 – “Canllawiau’r Sefydliad Trwyddedu ar bennu addasrwydd
ymgeiswyr a thrwyddedeion yn y fasnach hacni a hurio preifat”
Tachwedd 2024



Foreword

Taxi licensing began in 1635, when King Charles I limited the numbers of hired coaches in London. Charles II seemed disinclined to abandon regulation. He issued more licences, set fees and standards.

The present licensing system has its roots in the Town Police Clauses Act 1847 which declared “Hackney carriages to be licensed”. Although the requirement for licensing was national, standards and enforcement were local, through Commissioners, and taxi licensing has been determinedly local ever since.

The first – and most recent - edition of this Guidance was published in April 2018. It noted that there had been “no recent Statutory or Ministerial Guidance as to how decisions should be approached or what matters are relevant or material to such a decision”.

In my work as Chair of the Independent Inquiry into Telford Child Sexual Exploitation, I heard lacerating accounts from children sexually exploited by taxi drivers. I further heard that it was essentially impossible for the Borough to enforce local standards as over the years different – even neighbouring - authorities had maintained different approaches to drivers’ characters and behaviours, as to required driver training and even as to vehicle condition.

The first edition of this Guidance contained advice as to each of those elements, and detailed consideration of the effect of particular types of offending on suitability, all of which plainly **influenced the Department for Transport’s subsequent Statutory Guidance. Since then, the Taxis and Private Hire Vehicles (Safeguarding and Road Safety) Act 2022** has mandated the use of the NR3S database by English local authorities.

The progress is plainly welcome, and this thoughtful and comprehensive second edition of the Guidance will no doubt influence the debate as its predecessor did. But while this Guidance sets a goal of consistency, as long as the system allows drivers to choose their licensing authority by price, rather than by the area in which they operate, it is the low-cost, lighter touch regulators that will thrive and those (like Telford) who have put in place thoughtful suitability criteria, including high quality training, that will struggle for custom. It seems to me that is not only an odd result of something deemed “localism”, but also one profoundly not in the public interest.

In 2018 a government report¹ recommended legislation for national minimum standards for taxi and PHV licensing; the Government agreed², and said that it would take forward legislation “when time

¹ <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/60085e35e90e073ecce20064/taxi-and-phv-working-group-report-document.pdf>

² <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5f76f9308fa8f55e36671b26/taxi-task-and-finish-gov-response.pdf>

allows". Perhaps, after almost 400 years, an Act in the reign of Charles III might finish the job his predecessors began.

TOM CROWTHER KC

23ES CHAMBERS

Acknowledgements

The IoL originally published its *Guidance on determining the suitability of applicants and licensees in the hackney and private hire trades* in April 2018. The original Guidance was the result of many months of work by a dedicated group of individuals who formed the Suitability Working Group.

The April 2018 publication was formally endorsed by the Local Government Association, Lawyers in Local Government, and the National Association of Licensing and Enforcement Officers. It was gratifying when Chapter 4 of the original guidance was closely mirrored in the annex at s 10 of the [Department of Transport's Statutory taxi and private hire vehicle standards](#), published in 2020.

The Guidance was and is intended to assist local licensing authorities in considering their own local licensing policies on determining the suitability of applicants and licence holders for taxi and private hire licensing. It was well received among such authorities generally, with many updating or reviewing their policies by incorporating the guidance in part or in whole, ahead of or subsequent to the publication of the DfT standards. The Guidance has been successfully cited in courts where it has been so incorporated by authorities and as a stand-alone reference.

The Suitability Working Group had an informal review planned for 2021. Work started in 2022 (delayed from 2021 due to the pandemic), with an initial consultation (round 1) in 2022 on the effectiveness and level of adoption of the guidance. The Working Group assessed the round 1 consultation responses but opted to pause the work pending the then anticipated imminent publication of the DfT's *Best Practice Guidance* which eventually followed in November 2023.

The draft revised Guidance was subject to a further consultation (round 2), which closed on 30 September 2024, following which all the consultation responses were carefully reviewed in producing this revised Guidance.

With sincere thanks to the Suitability Working Group:

- Stephen Turner, Solicitor at Hull City Council (Working Group Chair)
- Phil Bates, Licensing Manager, Southampton City Council
- Ellie Birch, IoL Executive Assistant
- James Button, James Button & Co Solicitors
- Linda Cannon, former Licensing Manager, Basingstoke Council
- Yvonne Lewis, Licensing Manager, City & County of Swansea
- John Miley, former Licensing Manager (Broxtowe Council) and National Chair for NALEO
- Sue Nelson, IoL Executive Officer
- Professor James Treadwell, Professor of Criminology, Staffordshire University

Suitability Guidance Preface

Chapter 1: Introduction is an introduction to the Suitability Guidance. It refers to the importance of the licensing regime in protecting public safety and sets out the legislative position that a licensing authority must be satisfied has been met by an applicant before deciding if they are a fit and proper person to hold a licence.

Chapter 1 refers to policies having a “bright line approach” and explains the position in this regard. Finally, Chapter 1 sets out some of the approaches taken in later chapters of the Suitability Guidance, which will be looked at in turn.

Chapter 2: Offenders, Offending, Re-offending and Risk of Harm - An Overview, has been extensively reviewed. It looks at patterns of behaviour for offenders, and aims to assist licensing authorities in considering previous convictions and non-conviction information (complaints etc) alongside time factors (time elapsed), trends and the nature of behaviours in order to make a reasoned judgement of suitability when there are matters of concern.

While considering all criminal behaviour, this chapter looks in detail at sexual offences, which are naturally of key concern when considering an individual's suitability to hold a licence. It underlines the role of licensing as a form of safeguarding and risk management of activities, recognising that licensees are in positions of trust, and have the opportunity to take advantage of potentially vulnerable passengers on a daily basis.

Chapter 3: Taxi and Private Hire Licensing Overview provides an overview of taxi and private hire licensing law, including the legislative framework, and the principal objective of the licensing regime (to protect the public).

The chapter looks at the licence types under the regime, and considers the application and decision-making processes and key considerations in each case, including the legal thresholds which apply (for example the need for the local authority to be satisfied that an individual is a fit and proper person before granting a licence). It emphasises the need for reasoned decisions and clear records of decisions to be maintained. There are references to relevant parts of the [DfT's Statutory taxi and private hire standards](#) and the system of recording refusals, suspensions and revocations on the NR3S database (mandated in England and wholly adopted in Wales).

Chapter 3 acknowledges that the vast majority of applicants and licence holders are decent, law-abiding people who work hard to provide a good service to their customers and the local community. They are an essential part of our communities, and many local residents rely heavily on them. The licensing regime, when working correctly, should exclude those who are not safe and

suitable from the profession, protect licensees as a whole by increasing public confidence, and uphold the professionalism of the industry.

Chapter 4: Guidance on Determination has been subject to much discussion and review. The overriding principle of listing categories of offending rather than listing specific offences has been maintained. This is essential as consideration is not confined to conviction information - non-conviction information is relevant and must be considered alongside convictions. In addition, a list of specific offences would be too narrow, and become superseded by new offences, or arguments that a particular offence was “different” from a listed one.

Some categories have been expanded. For example, “exploitation” now includes “criminal harassment”; “offences involving violence” includes fear of violence and violence against property, animals and the State; and “sex and indecency offences” includes a reference to the “Sex Offenders’ Register” and “barred” lists.

Additional categories have been included: “alcohol misuse or dependency”, in addition to “drugs misuse” (which now includes “dependency”), and a further category of “discrimination”. There is also a section on behaviours which looks at non-criminal behaviours which would be a potential cause for concern.

Motoring offences have been an area which has been subject to intense discussion. This was the main area of feedback on the original Guidance, in particular the reference to minor traffic or vehicle related offences. The “motoring offences” section sets out the guidelines in relation to motoring offences and the reasoning behind them.

Chapter 4 maintains the view set out in the original guidance, that the considerations under each category should be applied when considering applicants and licensees for driver, operator and vehicle proprietor licences.

Version history

- 28th October 2024 – Formally approved
- 13th November 2024 – First published
- 20th November 2024 – [WLGA endorsement added](#) (Chapter 1, para 1.1)

Terminology

This Guidance follows the approach to terminology used by the Department for Transport (DfT) in its Best Practice Guidance:

Vehicles licensed under section 37 of the Town Police Clauses Act 1847 and section 6 of the Metropolitan Carriage Act 1869 are referred to in that legislation as ‘hackney carriages’. This term is also used in older regulations. In more recent legislation the term ‘taxi’ is used.

In this document ‘taxi’ means a hackney carriage. It does not include private hire vehicles (PHVs).

When referring to both types, the term “taxi and private hire” is used.

Chapter 1: Introduction

- 1.1 This document was originally published by the Institute of Licensing in April 2018 and this revised edition follows extensive consultation and review. As previously, it has been produced by the Institute working in partnership with the Lawyers in Local Government (LLG) and the National Association of Licensing and Enforcement Officers (NALEO). We are grateful to all those organisations for their contributions and endorsement. The Guidance has also been endorsed by the National Anti-Fraud Network (NAFN) and the Welsh Local Government Association (WLGA).
- 1.2 The overriding aim of any Licensing Authority when carrying out its functions relating to the licensing of Taxi or Private Hire Drivers, Vehicle Proprietors and Operators, must be the protection of the public and others who use (or can be affected by) Taxi and Private Hire services. It is a regulated activity, and the purpose of regulation is to ensure, so far as possible, that those engaging in this activity are suitable persons to do so. Entry requirements are necessarily high to ensure the safety of the public, and the reputation of those who are themselves licensed.³
- 1.3 The relevant legislation provides that any person must satisfy the authority that they are a fit and proper person to hold a licence and that is a test to be applied after any applicant has gained any reasonably required qualifications.⁴ The onus lies with the applicant or licensee to satisfy the licensing authority that they are or remain a fit and proper person.⁵ It is a key part of the process of an application when the decision is made, whether by a committee, sub-committee or an officer under a Scheme of Delegation. It involves a detailed examination of their entire character in order to make a judgement as to their fitness and propriety.
- 1.4 If a licensee falls short of the fit and proper standard at any time after grant, the licence should be revoked or not renewed on application to do so.
- 1.5 There is some Statutory and non-statutory guidance as to how such decisions should be approached or what matters are relevant or material to a decision contained in the DfT “*Statutory Taxi and Private Hire Vehicle Standards*”, “*Taxi and Private Hire Vehicle Licensing best practice guidance for licensing authorities in England*” and the Welsh Government’s “*Taxi and private hire vehicles: licensing guidance*”, but it is not comprehensive. This document complements that guidance as does the LGA’s Taxi and Private Hire Licensing Councillor’s Handbook and any further Government guidance. It is gratifying and seen as an endorsement of the previous edition of this document that the DfT accepted the suggested convictions guidance in Chapter 4, almost in its entirety.

³ See paras 3.2 of “*Statutory Taxi and Private Hire Vehicle Standards*” Department for Transport 2020 (available at <https://www.gov.uk/government/publications/statutory-taxi-and-private-hire-vehicle-standards> and 3 of “*Taxi and Private Hire Vehicle Licensing best practice guidance for licensing authorities in England*” Department for Transport revised in 2023 (available at <https://www.gov.uk/government/publications/taxi-and-private-hire-vehicle-licensing-best-practice-guidance>) and the Welsh Government Guidance Document “*Taxi and Private Hire Vehicles: licensing guidance*” revised in September 2024’ (available at <https://www.gov.wales/taxi-and-private-hire-vehicles-licensing-guidance-html>)

⁴ Except vehicle proprietors. In those cases, there is no “fit and proper” requirement, but the authority has an absolute discretion over granting a licence.

⁵ This was confirmed by the High Court in *R v Maidstone Crown Court, ex p Olson* [1992] COD 496 QBD

- 1.6 Local authorities in England should be complying with the requirements of the Taxis and Private Hire Vehicles (Safeguarding and Road Safety) Act 2022 which requires use of the NR3S database hosted by the National Anti-Fraud Network. Such use is currently advisory in Wales.
- 1.7 Chapter 4 of this document provides licensing authorities and their decision makers with guidance on determining suitability, taking into account the character of the applicant or licensee. Licensing authorities are encouraged to adopt this guidance within their own Taxi and Private Hire policies. In particular it considers how regard should be had to the antecedent history of the applicant or licence holder and its relevance to their 'fitness and propriety' or 'character'. As with any guidance it should not be slavishly followed but it provides a starting or reference point from which decisions can be made taking into account the particular merits of each case. Any departure from the adopted policy should be the exception, rather than the rule.
- 1.8 A licensing authority can say "never" in a policy, known as taking a 'bright line approach', but it remains a policy, and as such does not amount to any fetter on the discretion of the authority. This approach was endorsed by the High Court in *R (on the application of Nicholds)*.⁶ Each case will always be considered on its merits having regard to the policy, and the licensing authority can depart from the policy where it considers it appropriate to do so. This will only happen where the licensing authority considers that there are exceptional circumstances which warrant a different decision. Full and detailed reasons must be provided to the applicant or licensee for every decision, including the reasons for any departure from the Council's policy.
- 1.9 In Chapter 2 this document explores the current academic thinking behind an individual's tendencies to reoffend. It is clear that this is not an exact science and that there is no meaningful and precise statistical evidence that can assist in the setting of policy. Given the important function of licensing to protect the public, any bar should be set at the highest level which is reasonable, albeit subject to the exercise of discretion as is set out in paragraphs 1.7 and 1.8 and Chapters 3 and 4.
- 1.10 Chapter 3 of this document sets out in overview form the Institute's view of the current law, practice and procedure relating to Taxi and Private Hire licensing. Neither Chapter 3 nor any other part of this document constitutes formal legal advice which licensing authorities should obtain for themselves where required.
- 1.11 The guidance in Chapter 4 contains no detailed list of offences. All offences are allocated to a general category such as 'dishonesty' or 'drugs'. This prevents it being argued that a specific offence is not covered by a licensing authority's policy or guidance as it 'is not on the list' and also prevents arguments that a firearm is more serious than a knife and should lead to differentiation. In each case, appropriate weight should be given to the evidence provided.
- 1.12 The guidance in Chapter 4 cannot have the force of legislation, new or amended; the need for which is both abundantly clear to, and fully supported by the Institute and the other organisations working with it. It is intended to help local authorities achieve greater consistency so that

⁶ [2006] WHC (Admin), [2007] 1 WLR Admin Crt

applicants are less able to shop between authorities. It is acknowledged that this cannot be fully achieved without the imposition of national standards.

- 1.13 In preparing this document the Institute's Working Party has consulted with and considered the issues from all perspectives including, Councillors, Licensing Officers, Lawyers, the Taxi and Private Hire Trades, Academics, the Probation Service, NAFN, National and Local Governments, interested Charities and the Police.

Chapter 2: Offenders, Offending, Re-offending and Risk of Harm - An Overview

- 2.1 The aim of local authority licensing of the taxi and PHV trades is to protect the public.⁷ With this in mind, Public Protection must be at the forefront of the decision maker's mind when determining whether an individual is considered a "fit and proper person" to hold a licence.
- 2.2 This section aims to provide a brief overview of public protection, how to determine risk and factors to be considered when an applicant seeks to demonstrate a change in their offending behaviour. While all offending behaviour can be considered when it comes to fitness and propriety, the unique position that licensed taxi and private hire drivers occupy in terms of their occupation and the opportunities and risks that come with such employment mean that some focus and understanding of the nature and character of violent and sexual offences is valuable. Such offences are often important as indicators that an individual might present a risk of serious harm to other people.
- 2.3 The licensing process places a duty on the local authority to protect the public. Given the nature of the role, it is paramount that those seeking a living in the trades meet the required standards. As the previous offending behaviour can be considered as a predictor in determining potential future behaviour as well as culpability, it is essential that the decision maker(s) considers all relevant factors including previous convictions, cautions and complaints and the time elapsed since these were committed. The wider and broader the evidence base that can be considered, the better the judgement is likely to be.
- 2.4 Crime tends to emerge in teen years, and many people commit offences but do not find themselves persistently involved in crime and criminality. Those who do become more frequent offenders tend to share several risk factors: associations with delinquent peers; school/employment problems; family problems; certain types of mental health problems; and alcohol/substance abuse are the most important predictors of persistence in crime. The predictors of persistence in crime highlight the multiple causes of persistent antisocial behaviour, and how antisocial behaviour and attitudes can be quite deep rooted. While people who commit crime can and do change and reform, there is also useful predictive value in previous conduct, as past behaviour is often a good indicator of underlying attitudes and potential future conduct.
- 2.5 There has been extensive research into the reasons behind why some individuals commit crimes, why some learn from their mistakes and stop offending whilst others find themselves in a cycle of repeat offending. Several theories have evolved over many years, offering insight into the reasons behind offending behaviour. One common theme is that no two crimes are the same and that risk cannot be eliminated, or the future predicted. While this is true, such points should not be used to downplay the vital role that disbaring people of bad character from roles and occupations which provide heightened opportunity for them to harm plays. What can be done, is to examine each case on its individual merits, and look at the risks involved along with any change in circumstances since any offences were committed to assist in making the decision.
- 2.6 A key factor when considering an application from an individual with any convictions, cautions or complaints recorded is public protection. This includes assessing the risk of re-offending and the

⁷ DfT 'Taxi and Private Hire Licensing – Best Practice Guidance, Section 3

risk and scale of harm.⁸ Risk assessment tools are regularly employed by those who are responsible for managing individuals who have committed offences in the criminal justice system. Local Authorities are not always privy to this information, so it is important when they are making decisions around suitability that they have an understanding of offending behaviour and risk of re-offending in generic terms.

- 2.7 Flaud⁹ noted that risk is in principle, a matter of fact, but danger is a matter of judgment and opinion. He goes on to note that risk may be said to be the likelihood of an event occurring; danger may be the degree of damage (harm) caused should that event take place.¹⁰
- 2.8 In the Criminal Justice system, His Majesty's Prison and Probation Service refers to risk in two dimensions. That being the likelihood that an offence will occur, and the impact / harm of the offence should it happen. Generally, when making a decision around probability and likelihood of re-offending, consideration is needed towards both static and dynamic factors. While no risk assessment can be infallible, there has been a growing recognition for the need to make justifiable and defensible decisions based on public protection.
- 2.9 Understanding the person, their history (including any offending) and their patterns of behaviour and establishing both risk factors related to future offending and protective factors which reduce the risk of future offending is at the centre of managing risk. Risk Factors are aspects of an individual offender's life that have inclined them towards harmful behaviour. Protective factors are the features of an individual's life that may incline them away from harmful behaviour.
- 2.10 Static factors are historical and do not change such as age, and previous convictions. These can be used as a basis for actuarial assessments and are core in considering an individual's potential to reoffend in future.¹¹ For example, about half imprisoned adults are reconvicted within two years of release from custody. It is also widely accepted that persons with a large number of previous offences have a higher rate of proven reoffending than those with fewer previous convictions.¹² In 2022 adults released from custody or starting a court order had a proven reoffending rate of 33.4% within a year of their conviction in court or release from prison.¹³
- 2.11 Dynamic factors are considered changeable and can vary over time. They include attitudes, cognitions and impulsivity.¹⁴ Behaviour can also be a factor in assessing risk, and behavioural changes can be used in making risk assessments. It is documented that the greater their unmet need, the more likely an individual is to re-offend. When considering whether an individual has been rehabilitated or is a risk, it is important to have regard towards the motivation behind their

⁸ Kemshall, H. (2008). *Understanding the Management of High Risk Offenders* (Crime and Justice). Open University Press

⁹ Flaud, R. (1982). Cited in, Gendreau, P., Little, T. and Goggin, C. (1996). A meta-analysis of the predictors of adult offender recidivism: what works! *Criminology*, 34, 557-607.

¹⁰ Gendreau, P., Little, T. and Goggin, C. (1996). A meta-analysis of the predictors of adult offender recidivism: what works! *Criminology*, 34, 557-607.

¹¹ Craig, L. A. and Browne, K. B (2008). *Assessing Risk in Sex Offenders: A Practitioner's Guide* Paperback.

¹² Ministry of Justice (2015): *Transforming Rehabilitation: a summary of evidence on reducing reoffending*. London: Ministry of Justice.

¹³ [Proven reoffending statistics: April to June 2022 - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/statistics/proven-reoffending-statistics-april-to-june-2022)

¹⁴ McGuire, J. (2008). A review of effective interventions for reducing aggression and violence. *Philosophical Transactions of the Royal Society B: Biological Sciences*, 363(1503), 2577-2597

offending, and the dynamic risk factors present at the time of offences against the steps taken to address such factors, thus reducing the risk of re-offending.

- 2.12 It is of note that problems and/or needs are more frequently observed in offender populations than in the general population.¹⁵ Many of these factors are interlinked and embedded in an individual's past experiences. These factors can impact upon that person's ability to change their behaviour, particularly if the areas identified have not been addressed or support has not been sought. Needs will vary from individual to individual and will rely upon their level of motivation and the nature of the offence committed. However, we also ought to recognise that, and at core, known previous behaviour is the best predictor of future behaviour bar none. Good risk assessment is evidence based and uses statistical evidence, understands offence type and risk factors, but also is individualised and takes account of factors that can reduce or increase an individual's risk. It is also holistic and takes account of behaviour in a range of contexts and a good understanding of the whole person at the centre of the assessment. It also requires a somewhat critical and sceptical attitude and doubt towards emotional claims and assertions of change. Often persistent offenders will claim that they have stopped offending only to be reconvicted. These are assertions from the subject that are challenged by contradictory behaviours.
- 2.13 Whether a person who has offended is a risk in the future is a complex debate and has given rise to extensive publications, theories and changes in legislation, with many focusing upon the need for more rehabilitation projects as a means of reducing re-offending rates. Central to the rehabilitation of offenders is the concept of criminogenic needs. This has been described in criminal justice as "any area where the offender has needs or deficits, in which a reduction in the need or deficit would lead to a reduction in the risk of re-conviction. An individual's ability to address and reduce such needs relies heavily upon their motivation to change and desist and often takes place over a period of time".¹⁶
- 2.14 Kurlychek, in her study noted that "a person who has offended in the past has been found to have a high probability of reoffending, but this risk is highest in the time period immediately after arrest or release from custody and, thereafter, decreases rapidly and dramatically with age".¹⁷ In contrast though, one of the few long-term studies (The Sheffield Desistance Study)¹⁸ which examined the lives of 113 men aged 19–22 years over four years. Their subsequent convictions over the next ten years generally demonstrate a pattern of continuing convictions, but with major crime-free gaps suggesting with some very persistent offenders, desistance, if seen as continuing cessation from crime, may not be fulfilled.
- 2.15 A consistent finding in criminological literature is that many male offenders tend to desist from crime over time, and risk of offending even for those previously convicted reduces once individuals

¹⁵ Nash, M. (1999) *Police, Probation and Protecting the Public*. London: Blackwell Press.

¹⁶ National Offender Management Service (2016). *Public Protection Manual Edition*. Proven Reoffending Statistics Quarterly Bulletin, October 2015 to December 2015

¹⁷ Kurlychek, M C, Brame, R (2007). *Scarlet letters and recidivism: Does an old criminal record predict future offending?* University of South Carolina.

¹⁸ Bottoms, A.E. & Shapland, J. (2016) Learning to desist in early adulthood: the Sheffield Desistance Study. In: J. Shapland, S. Farrall & A.E. Bottoms (Eds.) *Global perspectives on desistance: reviewing what we know, looking to the future*. Abingdon: Routledge or Shapland, J. (2022) Once convicted? The long-term pathways to desistance. *The Howard Journal of Crime and Justice*, 61, 271–288. <https://doi.org/10.1111/hojo.12473>

reach the aged 30 years and over.¹⁹ It is well documented that the change occurs for various reasons; for example, as a result of successful treatment, natural maturation or the development of positive social relationship.²⁰ Female offenders are also considered more likely to desist from offending as they mature. The peak age of reported offending for females is 14 compared to 19 for males.²¹ It is true that generally many people do age out of crime, but we should be careful not to count all crime as the same. Serious sexual and violent offences may not be the same as acquisitive offences.

- 2.16 Some people are convicted of crime and will not be further convicted. The Rehabilitation of Offenders Act 1974 aims to help some offenders re-enter the workforce and makes some convictions spent after a determined period. For people who have been involved in persistent and more serious offending, it is a difficult and complex process, likely to involve lapses and relapses. Some criminal convictions, especially those attracting lengthy prison sentences are not considered spent. Some individuals may never desist from crime.²² As a result, it is important for individuals to evidence change in their behaviour before they can be considered to present a low risk of re-offending. Often the only way of achieving this is through lapse of significant time.
- 2.17 Typically, the longer the time elapsed since an offence has been committed, the more likely the individual has desisted from crime. It is noted that the more a life is lived crime-free, the more one comes to see the benefits of desistance.²³ Demonstrating a change in offending behaviour and an ability to make effective choices takes time and comes with some ambiguity for those who have committed offences. A study in 2007 looking into previous convictions and the links to re-offending concluded that “individuals who have offended in the distant past seem less likely to re-offend or offend again than individuals who have offended in the recent past”.²⁴ This is likely substantively true, and yet there are some categories of crime, and some crime types, perhaps particularly sexual offences, where caution is very much needed, because those crimes are so much less frequently taken through the justice system successfully and the offence may illustrate more complex attitudinal and behavioural and thinking patterns. For general offences (not violence and sexual offences), some academics have suggested that a period of around seven years is when the risk of offending for convicted offenders and non-convicted population becomes the same.²⁵
- 2.18 Although it is not possible to determine the future behaviour of an individual, taking steps to reduce risk and protect the public can be achieved by following correct processes and guidance. Having regard to an individual’s previous behaviour and their potential to cause harm as a result of the choices they have made plays a significant part when deciding whether to grant a licence. Being able to evidence change in behaviour will involve consideration of the

¹⁹ Serin, R. C. and Lloyd, C.D (2008). Examining the process of offender change: the transitions to crime desistance. 347-364.

²⁰ Nash, M. (1999) Police, Probation and Protecting the Public. London: Blackwell Press.

²¹ Trueman, C.N. (2015). Women and Crime. The History Learning Site. Ingatestone: Essex.

²² Farrell, S (2005). Understanding Desistance from Crime: Emerging Theoretical Directions in Resettlement and Rehabilitation (Crime and Justice) Paperback.

²³ Maguire, M., Morgan, R. and Reiner, R. (2002). The Oxford Handbook of Criminology. 3rd Edition. Oxford: Oxford University Press.

²⁴ Kurlychek, M C, Brame, R (2007). Scarlet letters and recidivism: Does an old criminal record predict future offending? University of South Carolina.

²⁵ Soothill, K and Francis, B (2009) *When do ex-offenders become like non-offenders?* Howard Journal of Criminal Justice, 48 (4). pp. 373-387. ISSN 0265-5527

circumstances at the time of the offence, steps taken to address any issues identified and that person's ability to sustain such change. This can be a long process that can only be achieved over time.

- 2.19 Offences where taxi and private hire drivers are victims are much more frequent than offences by such drivers. Taxi and private hire drivers are often in situations where they can face victimisation in terms of violence, threat, assault and false allegations. It must be recognised that taxi and private hire drivers have access to people who are vulnerable because of their situation, very often as a sole individual unsupervised in a vehicle. A small minority of people may seek to abuse their positions, or even secure positions because of the potential to take advantage of passengers' trust and vulnerability.
- 2.20 It is estimated that 23.5 per cent of males in England and Wales in the age range 10 – 52 in 2006 had had a previous a conviction. For adult males aged between 18 and 52 the figure is 28.2 per cent. Almost a third of all adult males in the UK have a criminal conviction. However, often individuals will come to light and be recognised because of patterns of behaviour, not always criminal behaviour. It ought to be remembered that a great deal of criminal behaviour in some categories may never come to be known about by authorities, and it is widely accepted that, for example, violence against women and girls, domestic violence and sexual crimes tend to be the most under reported and least convicted.
- 2.21 According to ONS crime statistics for England and Wales,²⁶ 20% of women (1 in 5) and 4% of men will experience sexual violence in their lifetime. It is vital that it is recognised that a great deal, and likely most, of the sexual abuse may never be reported. It has been suggested that some 40% of adults who are raped will not report, and unreported childhood cases are likely much higher. The Crime Survey for England and Wales (CSEW) estimated that 1.1 million adults aged 16 years and over experienced sexual assault in the year ending March 2022 (798,000 women and 275,000 men).
- 2.22 It is claimed that only some 10-15% of sexual offences are reported to the police in any year, and even when reported, sexual crimes are amongst the hardest to prove. In 2018 less than 1 in 65 reports of rape (1.5%) resulted in a charge or summons. However, according to CSEW statistics for the year ending March 2022, sexual offences recorded by the police were at the highest level recorded. In May 2021, there were 95,844 people on the sex offenders register in England and Wales, yet based on the accessing of Child Sexual Exploitation material the UK's National Crime Agency estimate that there could be between some 550,000 and 850,000 people in the UK who pose varying forms of sexual risk to children. While there is no consensus about the pathways between non-contact and contact offending, it seems sensible to consider even one incidence of possession of child sexual exploitation material must be seen as a risk flag.
- 2.23 There are a range of crimes that can be considered as sexual offences, including non-consensual crimes such as rape or sexual assault, crimes against children including child sexual abuse or grooming, and crimes that exploit others for a sexual purpose, whether in person or online. Crimes can occur between strangers, friends, acquaintances, current or ex-partners, or family members.

26

<https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/crimeandjustice/bulletins/crimeinenglandandwales/yearendingdecember2023#overall-estimates-of-crime>

The passage of time does not prevent the effective prosecution of sexual offences, and an increasing number of cases referred to the CPS by police feature allegations of a non-recent nature.

- 2.24 There is also complexity added to the category of sexual offences as there can be a sexual component in offences that may not be categorised primarily as a sexual offence, and the category runs a full gambit from sexually motivated homicides to non-contact internet offending in the form of possession of Child Sexual Exploitation material.
- 2.25 Sexual offences are prosecuted as part of the CPS Violence Against Women and Girls (VAWG) Strategy. This is an overarching framework to address crimes that have been identified as being committed primarily but not exclusively by men against women, but we ought not forget that men also commit sexual offences against men and boys. Reynhard Sinaga, a postgraduate student jailed for life in 2020 is who is thought to be the UK's "most prolific rapist"²⁷ was convicted of 136 rapes in Manchester and is believed by police to have assaulted over 200 men. There is a huge variation in sexual offenders, and there is a range of complex factors in their offending, which can vary hugely and significantly. Some historic crimes are no longer crimes due to changes in legislation since their conviction. For example, alterations in the age of consent that existed for gay men.
- 2.26 There is no singular type when it comes to sexual offending, and there are many gaps in knowledge. We know that most sexual offenders are men. Sex offenders constitute a diverse population of individuals and can be classified into types based upon characteristics and motivations of offending. The most common classification systems are those differentiating between types of rapists, child molesters, female sex offenders, juvenile sex offenders and cyber-sex offenders. There is also sometimes a division between non-contact (online) and contact offending, and discussions about whether the former is a pathway to the latter. It is often said that reoffending amongst sexual offenders is lower than that of general offenders, but we need to be careful to also frame that with the general knowledge we have about the complexity and difficulty in securing convictions for sexual offences generally.
- 2.27 Sex offenders constitute a similarly diverse group of individuals who begin offending for a range of reasons. Many offenders do not fit into discrete categories. Like violent offenders, sexual offenders have unique personal and criminal histories, and the attitudes and beliefs that support their deviant behaviour can vary. There is no clear-cut profile of a sex offender. Some offenders were sexually abused as children, but others have no such history. Some are unable to function sexually with adult partners and so prey on children, while others also have sexual relations with adults. Research shows that sexual offenders exhibit a variety of characteristics. Abusive people, including sexual offenders, typically think they are unique, they are different from other people, they have a sense of entitlement and do not have to follow the same rules as everyone else. Rather than being unique, abusers and sexual offenders often have a lot in common with one another, including their patterns of thinking and behaving. They are also often highly manipulative of other people and situations and will employ a range of tactics that can include lying, upsetting others or intimidating them with threats. Equally, they may attempt to charm people, engender feelings of

²⁷ <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2020/12/McCann-Sinaga-Shah-judgment-111220.pdf>

sympathy to manipulate, feign interest or concern, or attempt to elicit sympathy. Sex offenders when compared to other offenders generally:

- Are more likely to deny their behaviour and guilt, can lack empathy (and victim) empathy and ability to understand or see things from the point of view of others.
- Have inappropriate or be very fixed in attitudes and character, including attitudes to sex.
- Put themselves in places and situations where vulnerable victims are present. (Offenders may frequent an amusement arcade or join a social media site or gaming platform where they will regularly be engaging with youth on a peer level or attempt to become a taxi or private hire driver" as referred to in the Telford report).²⁸
- The motivations to sexually offend can vary from offender to offender and offence to offence, but the specific deviant sexual motivations including paraphilias (a persistent and recurrent sexual interests, urges, fantasies, or behaviours of marked intensity involving objects, activities, or even situations that are atypical in nature) are often apparent. However sexual offenders will commit nonsexual offences.

- 2.28 Like sexual offenders, violent offenders are a diverse population, whose offences generally tend to be either expressive (a loss of control and anger) or instrumental (violence that is used to acquire or gain something, including some forms of acquisitive violence). We know that men commit far more violent offences than women and a very small group (less than 5% of the male population tend to commit around 50-70% of violent crime.²⁹ Often the most persistent violent offenders commence offending early in life and are characterised by criminal versatility, but because of their overt nature, much violence (with exceptions around domestic and intimate partner violence) has tended to be detected and prosecuted. Serious violence tends to result in conviction.
- 2.29 The risk of harm is not always linked to the offences committed previously, as persistent and repeat offenders often escalate or fluctuate in terms of the severity of crimes and the type of offences that they commit, and offenders often are not specialist and do not restrict themselves to one sort of crime.
- 2.30 Criminal versatility and a diversity of criminal offence types can also be indicative of underlying antisocial attitudes. Previous behaviour is a good indicator of future risks. Any conviction for a serious violent or sexual offence suggests at a degree of risk to the public that is heightened over those who have no convictions.
- 2.31 Beyond a very narrow core of hard cases, there are issues in both the boundaries of what constitutes the kind of behaviour that can be considered dangerous, which is open to dispute, and to what degree of likelihood of future risk should be required before an individual can be said to present a danger of future offending and subject to restrictions?

²⁸ Para 4.193 Report of the Independent Inquiry Telford Child Sexual Exploitation available at <https://www.iitcse.com/>

²⁹ Moffitt, T. E. (1993). Adolescence-limited and life-course-persistent antisocial behaviour: A developmental taxonomy. *Psychological Review*, 100(4), 674–701. <https://doi.org/10.1037/0033-295X.100.4.674>

- 2.32 What is vital when considering violent and sexual offences are the access and opportunity that the offender requires to attempt to commit any offence. This is the focus of situational and administrative criminology. Situational crime prevention (SCP) is an applied criminological paradigm founded on two distinct, complementary conceptions of criminal situations. The first is the rational choice and the second is the routine activities perspectives.³⁰
- 2.33 SCP approaches consider criminal situations and understand that crime occurrences are essentially 'opportunities' that arise when an already motivated or criminally disposed offender, having rationally weighed up in terms of effort, risk, and reward decides to commit an offence. All else being equal, a crime is more likely to be committed when it requires little effort, when the would-be offender judges that there is a low risk of that crime being detected and punished, and when they anticipate they will meet their intended outcome. Core to the crime is a suitable target being available, there is the lack of a suitable guardian to prevent the crime from happening, and a motivated offender is present.
- 2.34 Licensing is a form of safeguarding and risk management. By virtue of the role and function of what opportunities and privileges a taxi or private hire drivers' licence affords, there can be a great deal of opportunity to access people who are situationally vulnerable, particularly those in the night-time economy. John Worboys (also known as John Radford) the British convicted serial sex offender, known as the Black Cab rapist, was convicted in 2009 for attacks on 12 women committed between 2007 and 2008. In 2019, he was convicted for attacks on four more women, the earliest of which took place in 2000. Police say he may have had more than 100 victims while operating in London and Dorset.
- 2.35 The taxi trade and licensing has also featured as part of the backdrop of discussions of Child Sexual Exploitation in a number of English towns. These crimes have frequently been discussed as the product of 'grooming gangs'. While this term has been controversial, the night-time economy (NTE) and particularly take aways, taxi and private hire companies and children's homes all also featured as part of the situational and social context of offending across a number of English towns such as Telford, Rotherham, Bradford, Luton, and Rochdale. Specifically vulnerable, young white females were predominately the victims of Bangladeshi and Pakistani male perpetrators', some of whom were employed as taxi drivers.
- 2.36 While the term 'grooming gangs' has become a contentious one bringing often unhelpful claims and counterclaims, the reality is that much Child Exploitation (CE), including Child Sexual Exploitation and Child Criminal Exploitation happens when vulnerable young people (under the age of 18) are encouraged, forced or manipulated into criminal or sexual acts. While not all victims of CE and CSE are vulnerable by virtue of factors other than age, many victims have a range of heightened vulnerabilities. These can include problems at home, statutory care experiences, trauma, emotional and physical neglect, experiences with a family member with mental health or substance use disorders, experiences of domestic violence and abuse, poverty, experiences or racism and discrimination and experiences of violence in the community. Those in the taxi and private hire trades can also gain useful local knowledge and insight around concerns about

³⁰ Cornish, Derek B., and Ronald V. Clarke. "Crime as a rational choice." *Criminological theories: Bridging the past to the future* (2002): 77-96, and *Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach*, Lawrence E. Cohen and Marcus Felson Vol. 44, No. 4 (Aug., 1979)

exploitation and can be extremely useful in crime prevention and encouraging and promoting community safety.

- 2.37 Individuals applying for or renewing taxi and private hire driver's licences are subject to an enhanced DBS with barred lists check. There are debates as to whether taxi and private hire driving should become a regulated activity within the provisions of the Safeguarding Vulnerable Groups Act 2006.
- 2.38 When making decisions around individuals being 'fit and proper' it is important that too much weight is not placed on individual testimony or evidence that cannot be substantiated. Rather, a focus should be on:
- What further offence(s) might the individual commit or exhibit?
 - Would they cause serious harm?
 - Who might the victim(s) be? Can they be accessed via occupational role?
 - What features might contribute to serious harm (the risk factors)?
 - What might protect against serious harm (the protective factors) and are they able to be guaranteed?
 - How probable is a high-risk scenario (likelihood)?
 - How quickly could a further serious harm take place (imminence)?
- 2.39 Focusing on questions of access and opportunity and seeing licensing as a mechanism of safeguarding is vital when deciding if someone should be -licensed. While refusal of a licence is a restriction for the individual, it is also a method of situational safeguarding that can serve to prevent future victims.

Chapter 3: ‘Taxi’ and Private Hire Licensing Overview

- 3.1 Taxis and private hire vehicles are used by almost everyone in our society occasionally, but they are used regularly by particularly vulnerable groups: children; the elderly; disabled people; and the intoxicated, and a taxi or private hire driver has significant power over a passenger who places themselves, and their personal safety, completely in the driver’s hands.
- 3.2 Local authorities (districts, unitaries and Welsh Councils) and TfL are responsible for taxi and private hire licensing.
- 3.3 The principal legislation is the Town Police Clauses Act 1847 and the Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976. The purpose of taxi and private hire licensing is detailed in the DfT *“Taxi and Private Hire Licensing best practice guidance for licensing authorities in England”* para 3. which states:

“The primary and overriding objective of licensing [the taxi and PHV trades] must be to protect the public.”

Supported by para 3.2 of the DfT Statutory Taxi and Private Hire Vehicle Standards which states:

"When formulating a taxi and private hire vehicle policy, the primary and overriding objective must be to protect the public."

And acknowledged in part 1 of the Welsh Government Guidance document “Taxi and Private Hire Vehicles: Licensing Guidance” which states:

“The licensing regime needs to be updated to remedy the current problems; ensure that the taxi and PHV licensing system is fit for modern Wales; and promote public safety.”

- 3.4 Within the two licensing regimes, there are 5 types of licence: taxi vehicle; private hire vehicle; taxi driver; private hire driver and private hire operator.
- 3.5 In relation to all these licences, the authority has a discretion over whether to grant. Whilst there is some guidance issued by the DfT, ³¹ there are no national standards.³²

³¹ “Statutory Taxi and Private Hire Vehicle Standards” Department for Transport 2020 (available at <https://www.gov.uk/government/publications/statutory-taxi-and-private-hire-vehicle-standards> and 3 of *“Taxi and Private Hire Vehicle Licensing best practice guidance for licensing authorities in England”* Department for Transport revised in 2023 (available at <https://www.gov.uk/government/publications/taxi-and-private-hire-vehicle-licensing-best-practice-guidance>)]

³² The Government has stated that it will introduce national standards for taxi and private hire licences. However, at the time of writing (May 2024) this will be after the next General Election. In Wales, Welsh Government has consulted on new legislation, but again this is awaited.

- 3.6 Drivers and operators cannot be granted a licence unless the authority is satisfied that they are a “fit and proper person” to hold that licence (see Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976 ss 51 and 59 in respect of drivers; s55 in respect of operators).
- 3.7 There are no statutory criteria for vehicle licences; therefore, the authority has an absolute discretion.
- 3.8 In each case, it is for the applicant or licensee to satisfy the licensing authority that they are “fit and proper”, not for the authority to prove that they are not.
- 3.9 The authority has powers to grant or refuse a licence, renew or refuse to renew it on application and, during the currency of the licence, suspend or revoke it.
- 3.10 What is the role of these powers, and how do authorities determine an application, or take action against a licence? Each Licensing Authority should adopt a cohesive Taxi Licensing Policy.³³ If a matter or situation is not addressed or covered by the Policy, that does not mean that matter cannot be taken into account by the Authority: in such circumstances the Authority will have to consider the issue from first principles, as if it had not adopted any policy on this topic.
- 3.11 Whenever a decision is made by a licensing authority (whether that is by Councillors or Officers), full and detailed reasons for that decision must be given.³⁴ This requirement is not just for refusals. It is important that all decisions are recorded correctly, and reasons given. This will include grants (on first application and renewals), addition of conditions, suspension, revocations and refusals. To assist decision makers, [Appendix 1](#) contains guidance on recording decisions against NR3S criteria and [Appendix 2](#) contains an example of a Decision Notice, both of which are adaptable for a council’s own purposes.

Taxi & Private Hire Drivers

- 3.12 There are two different occupations: taxi drivers and private hire drivers. In each case there are identical statutory criteria to be met before a licence can be granted. Some authorities grant separate taxi or private hire licences whilst others grant “dual” or “combined” licences to cover both occupations. Some authorities also issue “restricted” licences to drivers who only wish to perform home to school transport (H2S) work. Irrespective of the type or purpose of the licence, the decision making criteria remain the same.

³³ see Para 3.1 Dft Statutory Standards

³⁴ This was made clear by the Court of Appeal in R (app Hope and Glory Public House Ltd) v Westminster City Magistrates’ Court [2011] EWCA Civ 31, [2011] 3 All ER 579, CA.

- 3.13 An applicant must hold a full DVLA or equivalent driver's licence, have the right to work in the UK, comply with tax conditionality requirements and be a "fit and proper" person.³⁵
- 3.14 The driving licence element is a question of fact. Although there are some issues with foreign driving licences, ultimately a person either has, or does not have a driving licence.
- 3.15 An applicant must have the right to remain, and work in the UK.³⁶ Again, this is ultimately a question of fact, and the local authority should follow the guidance issued by the Home Office.³⁷
- 3.16 The tax conditionality rules require any driver applying to renew their licence to demonstrate they are registered for tax with HMRC; new applicants must acknowledge that they will be required to register with HMRC.³⁸
- 3.17 Those requirements are all questions of fact. It is the whole issue of "fit and proper" that causes local authorities the most difficulties. It has never been specifically judicially defined but it was mentioned in *Leeds City Council v Hussain*.³⁹ Silber J said:
- “... the purpose of the power of suspension is to protect users of licensed vehicles and those who are driven by them and members of the public. Its purpose [and], therefore [the test of fitness and propriety], is to prevent licences being given to or used by those who are not suitable people taking into account their driving record, their driving experience, their sobriety, mental and physical fitness, honesty, and that they are people who would not take advantage of their employment to abuse or assault passengers.”
- 3.18 This is reflected in a test suggested by the DfT Statutory guidance (although it is not a statutory test):
- Without any prejudice, and based on the information before you, would you allow a person for whom you care, regardless of their condition, to travel alone in a vehicle driven by this person at any time of day or night?⁴⁰
- 3.19 It is suggested that the expression "safe and suitable" person to hold a driver's licence is a good interpretation which neither adds nor removes anything from the original term of "fit and proper" but brings the concept up to date.

³⁵ Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976. Section 51(1) covers private hire drivers, and section 59(1) covers taxi drivers.

³⁶ Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976 S51(1)(a)(ii) in respect of private hire drivers and S59(1)(a)(ii) in respect of taxi drivers.

³⁷ "Guidance for Licensing Authorities to Prevent Illegal Working in the Taxi and Private Hire Sector in England and Wales" - Home Office, June 2024 available at <https://www.gov.uk/government/publications/licensing-authority-guide-to-right-to-work-checks>

³⁸ <https://www.gov.uk/guidance/complete-a-tax-check-for-a-taxi-private-hire-or-scrap-metal-licence>

³⁹ [2002] EWHC 1145 (Admin), [2003] RTR 199 Admin Crt

⁴⁰ <https://www.gov.uk/government/publications/statutory-taxi-and-private-hire-vehicle-standards/statutory-taxi-and-private-hire-vehicle-standards#decision-making~:text=5.4%20Fit%20and%20proper%20test>

3.20 How can a local authority assess and then judge whether or not someone is safe and suitable to hold a drivers' licence?

3.21 The local authority has the power to require an applicant to provide:

“such information as they may reasonably consider necessary to enable them to determine whether the licence should be granted and whether conditions should be attached to any such licence.”⁴¹

This “information” can include any pre-conditions or tests that they consider necessary

3.22 Some of these are mandatory, such as Proof of right to work, Tax conditionality on renewal, NR3S search (conducted by the licensing authority, but this is only advisory in Wales). Others are universally required such as medical assessments.⁴² Some authorities may require further information such as:

- Enhanced DBS Certificates (recommended although widely regarded as mandatory),
- sign-up to the DBS update service;
- Knowledge tests;
- Driving tests;
- Disability awareness/training;
- Periodic signed declarations;
- Spoken and written English tests;
- CSAE (child sexual abuse and exploitation) awareness/training;
- County lines awareness/training.
- Relevant taxi qualifications

3.23 The provision of information in these terms can satisfy the local authority that a person has the skills and competencies to be a professional driver to hold a licence. However, the concepts of safety and suitability go beyond this. There is the character of the person to be considered as well.

3.24 In making the decision, as to whether an applicant is, or remains a fit and proper person, the licensing authority can take into account any information which is relevant to determining that question. This can include information obtained by the LADO (the Local Authority Designated Officer). The LADO is a statutory appointment under the Children Act 1989 whose role is to oversee and manage investigations following allegations being made against individuals who work or come into contact with children regularly. Their role is described in detail in Working Together to Safeguard Children 2023. The basis of the lawfulness of the sharing of LADO information is that it is being used by the Licensing Authority for the same purpose as it was obtained by the LADO, namely safeguarding.

⁴¹ Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976 s57(1)

⁴² See Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976 s57(2)

- 3.25 Both taxi and private hire drivers are exempt from the provisions of the Rehabilitation of Offenders Act 1974. This means that there are no “spent” convictions and that any and all criminal convictions (apart from “protected convictions” and “protected cautions” where they have been declared⁴³) can be taken into account by the local authority in assessing safety and suitability, but only relevant spent convictions should be considered by the decision maker.⁴⁴
- 3.26 All Applicants/Licensees should be required to obtain an Enhanced DBS Certificate with Adult and Children Barred Lists checks⁴⁵ and to provide this to the Licensing Authority. This must be for “other workforce”+ “taxi”. Where a driver undertakes home to school contract work for an Education Authority (EA), they must obtain a different, separate Enhanced DBS Certificate to provide to the Education Authority, because that activity is “regulated activity” within the meaning of the Safeguarding Vulnerable Groups Act 2006, whereas general or day to day “private hire and taxi driving is not. The EA Enhanced DBS is for” Child Workforce“. A Licensing Authority cannot accept a Child Workforce DBS, and an Education Authority cannot accept an Other Workforce + Taxi DBS.⁴⁶ Licensees should also be required to maintain their Certificates through the DBS Update Service throughout the currency of their licence. Some licensing authorities issue “restricted” licences solely for home to school transport use.
- 3.27 If any new applicant has spent 6 months or more (whether continuously or in total), while aged 18 or over residing outside the United Kingdom, evidence of a criminal record check from the country/countries covering the relevant period should be required.⁴⁷ Where an applicant is unable to provide a satisfactory criminal record check, a licence will not be granted because the licensing authority cannot be satisfied as to their fitness and propriety.
- 3.28 Local authorities should have a policy to provide a baseline for the impact of any convictions, cautions or other matters of conduct which concern a person’s safety and suitability.⁴⁸ This may

⁴³ “Protected convictions” and “protected cautions” are generally minor and elderly matters that do not appear on any DBS Certificates.

⁴⁴ See *Adamson v Waveney District Council* [1997] 2 All ER 898 QBD

⁴⁵ “For Taxi [driver] Licensing purposes the correct level of check is always the Enhanced level check, with the Adults and Children’s Barred list check. Other Workforce should always be entered at X61 line 1 and Taxi Licensing should be entered at X61 line 2” - para 6.2 “*Statutory Taxi and Private Hire Vehicle Standards*” Department for Transport 2020 (available at <https://www.gov.uk/government/publications/statutory-taxi-and-private-hire-vehicle-standards>).

⁴⁶ This is because School Transport is “regulated activity” within the Safeguarding Vulnerable Groups Act 2006, whilst general taxi and private hire driving is not.

⁴⁷ There are considerable discrepancies between Government guidance across England and Wales about the timescales when overseas information is required. In Wales the Taxi and Private Hire Vehicles: Licensing Guidance refers to 6 or more continuous months spent outside the UK since the applicant’s 10th birthday. The Home Office Guidance on the application process for criminal records checked overseas referred to in the DfT Statutory taxi and private hire vehicle standards requires criminal record checks where you have lived for 12 months or more (whether continuous or in total), in the last 10 years before the application, while aged 18 or over.

This paragraph has been revised having regard to these recommendations.

<https://www.gov.uk/government/publications/criminal-records-checks-for-overseas-applicants/guidance-on-the-application-process-for-criminal-records-checks-overseas>

<https://www.gov.wales/taxi-and-private-hire-vehicles-licensing-guidance-html>

⁴⁸ See para 5.15 “*Statutory Taxi and Private Hire Vehicle Standards*” Department for Transport 2020 (available at <https://www.gov.uk/government/publications/statutory-taxi-and-private-hire-vehicle-standards>)

be 'never' due to the type of offence/behaviour and the risk of re-offending capability as a taxi driver.

- 3.29 The character of the driver in its entirety must be the paramount consideration when considering whether they should be licensed. It is important to recognise that local authorities are not imposing any additional punishment in relation to previous convictions or behaviour. They are using all the information that is available to them to make an informed decision as to whether or not the applicant or licensee is or remains a fit and proper person to hold such a licence.
- 3.30 There are occasions where unsuitable people have been given licences by local authorities, or if refused by the authority, have had it granted by a court on appeal.
- 3.31 Often this is because of some perceived hardship. Case law makes it clear that the impact of losing (or not being granted) a driver's licence on the applicant and their family is not a consideration that can be taken into account.⁴⁹ This then leads to the question of whether the stance taken by some local authorities is robust enough to achieve that overriding aim of public protection.
- 3.32 However, all too often local authorities depart from their policies and grant licences (or do not take action against licensees) without clear and compelling reasons. It is vital that those making these decisions, whether they are Councillors or Officers, recognise that the policy, whilst remaining a policy and therefore the Authority's own guidelines on the matter, is the baseline for acceptability. The policy should only be departed from in exceptional circumstances and for justifiable reasons which should be carefully and comprehensively recorded. Licensing Authorities should monitor their decisions on an annual basis and examine how often they depart from the policy.⁵⁰
- 3.33 One common misunderstanding is that if the offence was not committed when the driver was driving a taxi, it is much less serious, or even if it was in a taxi but not when passengers were aboard. This is not relevant: speeding is dangerous, irrespective of the situation; drink driving is dangerous, irrespective of the situation; bald tyres are dangerous, irrespective of the situation. All these behaviours put the general public at risk. Violence is always serious. The argument that it was a domestic dispute, or away from the taxi, is irrelevant. A person who has a propensity to violence has that potential in every situation. Sexual offences are always serious. A person who has in the past abused their position (whatever that may have been) to assault another sexually has demonstrated completely unacceptable standards of behaviour. Predators want taxi drivers' licences as it gives them easy access to victims.⁵¹ It should be noted that a licensing authority

⁴⁹ *Leeds City Council v Hussain* [2002] EWHC 1145 (Admin), [2003] RTR 199 Admin Crt and *Cherwell District Council v Anwar* [2011] EWHC 2943 (Admin), [2012] RTR 15 Admin Crt

⁵⁰ See para 3.5 of DfT Statutory Standards

⁵¹ Telford report volume 3 para 4.193: 'That is in my view a significant result and one which is more likely to be attributable to some feature of the job which is attractive to perpetrators, rather than to chance. The obvious feature that a CSE perpetrator would find attractive is that taxi drivers hold a position of responsibility to the public; people tend to trust them. It also shows why an effective system of licensing and enforcement is vital, and why the public must know about the standards they are entitled to expect: they must know how to complain and must be able to make a complaint easily and quickly.' Report of the Independent Inquiry Telford Child Sexual Exploitation available at <https://www.iitcse.com/>

cannot prevent a person who has been refused a licence (or had it revoked) from re-applying to that, or any other, authority.

- 3.34 Applicants may claim that they have sought employment in other fields and been precluded as a result of their antecedent history particularly if that contains convictions. There should be a high standard of acceptability to enter the taxi industry. They therefore seek to become a licensed driver as an occupation of last resort. This is unacceptable as the granting of a licence would place such a person in a unique position of trust. It also undermines the position and reputation of the vast majority of professional licensed drivers. The paramount responsibility of a licensing authority is to protect the public, not provide employment opportunities.
- 3.35 Licensees are expected to demonstrate appropriate professional conduct at all times, whether in the context of their work or otherwise. Licensees should be courteous, avoid confrontation, not be abusive or exhibit prejudice in any way. In no circumstances should Licensees take the law into their own hands. Licensees are expected to act with integrity and demonstrate conduct befitting the trust that is placed in them.
- 3.36 There are those who seek to take advantage of vulnerable people by providing services that they are not entitled to provide; for example, by plying for hire in an area where they are not entitled to do so. Licensees are expected to be vigilant of such behaviour and to report any concerns to the Police and the relevant licensing authority. Passengers should feel confident to check that the person offering a service is entitled to do so. Licensees should willingly demonstrate that they are entitled to provide the offered service by, for example, showing their badge.
- 3.37 As a society, we need to ask the question “who is driving my taxi or private hire vehicle?” and be secure in the knowledge that the answer is “a safe and suitable person”. The vast majority of drivers are decent, law-abiding people who work very hard to provide a good service to their customers and the community at large. However poor decisions by local authorities and courts serve to undermine the travelling public’s confidence in the trade as a whole. Unless local authorities and the courts are prepared to take robust (and difficult) decisions to maintain the standards the local authority lays down, and in some cases tighten up their own policies, the public cannot have complete confidence in taxi and private hire drivers. This is detrimental to all involved.
- 3.38 In England, when any action is taken in relation to a drivers’ licence: refusal to grant or renew, revocation or suspension, the authority must apply the legal test to determine if this action must be entered by that authority on the NR3S database in accordance with the Taxi and Private Hire Licensing (Safeguarding and Road Safety) Act 2022. It is recommended in DfT Guidance that this action is also undertaken in Wales. When considering any new application, the name or names of the applicant must be checked against the NR3S database. There is no mechanism for a driver to surrender or hand in their licence, or to withdraw an application to avoid suspension, revocation
-

or refusal, and thus avoid such an entry being made. In such circumstances, licensing authorities must make decisions to revoke, suspend or not renew. This will ensure the NR3S Database is accurate.⁵² A failed applicant for a licence cannot avoid the recording of a refusal.

Private Hire Operators

- 3.39 A private hire operator (“PHO”) is the person who takes a booking for a private hire vehicle (“PHV”), and then dispatches a PHV driven by a licensed private hire driver (“PHD”) to fulfil that booking. All three licences (PHO, PHV and PHD) must have been granted by the same authority.⁵³ A local authority cannot grant a PHO licence unless the applicant has the right to work in the UK, on renewal meets the HMRC Tax Conditionality requirements, and is a fit and proper person.⁵⁴
- 3.40 As with taxi drivers the role of the PHO and their staff goes far beyond simply taking bookings and dispatching vehicles. In the course of making the booking and dispatching the vehicle and driver, the PHO will obtain significant amounts of personal information. e.g. periods away from home, destinations, regular journeys. It is therefore vital that a PHO and their staff are as trustworthy and reliable as a driver, notwithstanding their slightly remote role. Taxis can also be pre-booked, but local authorities should be mindful that where that booking is made by anybody other than a taxi driver, there are no controls or vetting procedures in place in relation to the person who takes that booking and holds that personal information.
- 3.41 How then does a local authority satisfy itself as to the “fitness and propriety” or “safety and suitability” of the applicant or licensee?
- 3.42 The decision is made by the licensing authority. Each authority can decide by whom those decisions are made under their Scheme or Schedule of Delegations (contained in the Council’s Constitution). Decisions can be made by Councillors sitting on a Committee or delegated to Sub-committee, or officers.
- 3.43 Spent convictions, but not protected convictions, can be taken into account when determining suitability for a licence, and these must be declared on the application form. In addition, the applicant (or licensee on renewal) should be asked to obtain and then provide a Basic Disclosure from the Disclosure and Barring Service.
- 3.44 Although this is by no means a perfect system, it does give local authorities a reasonable basis for making an informed decision as to fitness and propriety of an applicant or existing licensee.
- 3.45 To enable consistent and informed decisions to be made, it is important to have a working test of fitness and propriety for PHOs and in the absence of a DfT test, this is suggested:

⁵² See Journal of Licensing (2019) 24 JoL 46

⁵³ See *Dittah v Birmingham City Council*, *Choudhry v Birmingham City Council* [1993] RTR 356 QBD

⁵⁴ Section 55(1) Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976

“Without any prejudice, and based on the information before you, would you be comfortable providing sensitive information such as holiday plans, movements of your family or other information to this person, and feel safe in the knowledge that such information would not be used or passed on for criminal or unacceptable purposes?”⁵⁵

- 3.46 There is a further point to consider in relation to PHOs and that concerns the staff used on the telephones and radios. A condition should be imposed on a PHO licence requiring them to have a policy to undertake checks on those they engage (whether as employees, workers or independent contractors) within their business to satisfy themselves that they are fit and proper people to undertake that task using the same criteria as the licensing authority used in relation to the PHO. The PHO must then retain that information to demonstrate that compliance to the local authority. Any failure on the part of the PHO to either comply with this requirement, or act upon information that they obtain (thereby allowing unsuitable staff to work in positions of trust), would then have serious implications on the continuing fitness and propriety of the PHO.
- 3.47 Care should be taken in circumstances where a PHO Licence is sought in the name of a limited company, partnership or other business structure that all the requirements applicable to an individual applicant are made of each director or partner of the applicant organisation.⁵⁶ Only by so doing can a decision be made as to the fitness and propriety of the operating entity. In these circumstances, a condition should be imposed on the PHO licence requiring notification to the licensing authority of any changes in membership any partnership or directors or secretary of a limited company. Such notification must be made within 7 days of the alteration and be accompanied by a Basic DBS for every new person.

Vehicle Proprietors

- 3.48 Similar considerations apply to the vehicle proprietors, both taxi and private hire. Although the vehicle proprietor may not be driving a vehicle (and if they are they will be subject to their own fitness and propriety test to obtain a driver's licence), they clearly have an interest in the use of the vehicle. That is to say all of those named on the licence as proprietor or part proprietor.⁵⁷ They will also be responsible for the maintenance of the vehicle, and vehicles that are not properly maintained have a clear impact on public safety. Where any insurance replacement vehicle is involved, special considerations may apply.
- 3.49 Taxis are used to transport people in many circumstances, and are seen everywhere across the United Kingdom, at all times of the day and night, in any location. Therefore, taxis could provide a transportation system for illegal activities or any form of contraband, whether that is drugs, guns, illicit alcohol or tobacco, or people who are involved in or are the victims of illegal activity, or who may be at risk of being, or are being, abused, exploited or enslaved.

⁵⁵ This is a slightly modified version of the suggested test in Button on Taxis – Licensing Law and Practice 4th Ed Bloomsbury Professional at para 12.35

⁵⁶ See s57(1)(c) of the 1976 Act.

⁵⁷ "Proprietor" is defined in s80 Local Government (Miscellaneous Provisions) Act as: ""Proprietor" includes a part proprietor and, in relation to a vehicle which is the subject of a hiring agreement or hire-purchase agreement, means the person in possession of the vehicle under that agreement."

- 3.50 In relation to both taxis and private hire vehicles, the local authority has an absolute discretion over granting the licence⁵⁸ and should therefore ensure that both their enquiries and considerations are robust. It is much more involved than simply looking at the vehicle itself.
- 3.51 Again, this is not an exempt occupation for the purposes of the 1974 Act, but exactly the same process can be applied as for private hire operators – Basic DBS, statutory declaration and consideration of spent convictions (but not protected convictions or protected cautions) on initial application and every subsequent renewal. This can then be used in the light of a similar policy in relation to suitability as the authority will already have for drivers and PHOs. This will not be required for proprietors who are already licensed as drivers and are registered with the DBS update service.
- 3.52 in the absence of a DfT test, this is suggested as a suitable test:
- “Without any prejudice, and based on the information before you, would you be comfortable allowing this person to have control of a licensed vehicle that can travel anywhere, at any time of the day or night without arousing suspicion, and be satisfied that they would not allow it to be used for criminal or other unacceptable purposes, and be confident that they would maintain it to an acceptable standard throughout the period of the licence?”⁵⁹

⁵⁸ S37 of the 1847 Act in relation to taxis; section 48 of the 1976 Act to private hire vehicles.

⁵⁹ This is a slightly modified version of the suggested test in *Button on Taxis – Licensing Law and Practice* 4th Ed Bloomsbury Professional at para 8.98

Chapter 4: Guidance on Determination

- 4.1 This Guidance is not binding on licensing authorities. They are all independent bodies, and it is for them to determine their own standards. This Guidance is intended to encourage greater consistency in decision making where it concerns the suitability of applicants for taxi and private hire licences.
- 4.2 This Guidance is also intended to enable licensing authorities, as the regulators of taxi and private hire drivers, vehicles and operators, to set standards that protect the public, and uphold the reputation of the trade and those licensed to work in it. As with any regulated activity, absolute certainty of safety cannot be achieved, and there will always be a tension between those regulated, and the regulators. The aim of this Guidance is to enable regulators to protect the public, whilst not preventing the vast majority of decent, law-abiding applicants and licensees to obtain and retain those licences. The 'public' is not restricted to passengers. It encompasses everyone: passengers, other road users and, of course, drivers.
- 4.3 As is clear from the [Chapter 2: Offenders, Offending, Re-offending and Risk of Harm - An Overview](#) above, there is no evidence which can provide precise periods of time which must elapse after a crime before a person can no longer be considered to be at risk of reoffending, but the risk may reduce over time. In light of that, the suggested timescales below are intended to reduce the risk to the public to an acceptable level.
- 4.4 Many members of our society use, and even rely on, taxis and private hire vehicles to provide transportation services. This is especially true of disabled and vulnerable people. This can be on a regular basis, or only occasionally, but in all cases passengers, other road users and society as a whole must have confidence in the safety and suitability of the driver, the vehicle itself and anyone involved with the booking process.
- 4.5 Ideally, all those involved in the taxi and private hire trades (taxi and private hire drivers, taxi and private hire vehicle owners and private hire operators) would be persons of the highest integrity. In many cases that is true, and the vast majority of those involved in these trades are decent, upstanding, honest and hard-working individuals. Unfortunately, as in any occupation or trade, there are those who fail to conform to those standards.
- 4.6 It is essential those making decisions (whether Councillors or officers) undertake regular (annual) training in the legislation relative to licensing and the purpose of this document is to offer guidance on how licensing authorities can determine whether a particular person is safe and suitable either to be granted a licence in the first place or to retain such a licence. As outlined above, a policy can be robust, and if necessary, say never, and each case is then considered on its own merits in the light of that policy.

Pre-application requirements

- 4.7 Licensing authorities are entitled to set their own pre-application requirements. These will vary depending upon the type of licence in question but can include some or all of the following (these are not exhaustive lists):

Vehicles:

- Basic DBS checks and overseas checks for the vehicle proprietor;
- Specifications e.g. minimum number of doors, minimum seat size, headroom, boot space, comfort and any similar considerations
- Mechanical tests and tests of the maintenance of the vehicle e.g. ripped seats etc;
- Emission limits/vehicle age limits;
- Wheelchair accessibility requirements.
- Electric Vehicles may have additional considerations

Drivers:

- Enhanced DBS checks (Other Workforce + Taxi) with update service and overseas checks;
- Checks made to the National Anti-Fraud Network NR3S database on refusals, revocations, and suspensions of taxi and private hire licences;
- Medical checks (Group 2 Standard as a minimum);
- Knowledge of the geographic area (for taxi and dual licences);
- Spoken and written English tests;
- Disability awareness training;
- Child sexual exploitation, county lines and safeguarding training;
- Right to work checks;
- Tax conditionality checks.

It should be noted that records only remain on the NR3S database for a period of 11 years after which they must be removed under S 4(3)(b) of Taxis and Private Hire Vehicles (Safeguarding and Road Safety) Act 2022. This means that there will no longer be any record of whatever caused the entry to be made. This is unsatisfactory because any subsequent search after 11 years have elapsed from the date of entry will not reveal anything and is therefore worthless. It is believed that the period is set at 11 years to prevent a conviction that has become protected being revealed. The Rehabilitation of Offenders Act 1974 (Exceptions) Order 1975 (Amendment) (England and Wales) Order 2013 (SI 2013/1198) contains a long list of offences that will never become protected so it is some comfort that they will be disclosed on an Enhanced DBS in the normal way.

Operators:

- Basic DBS checks and overseas checks;
- Details of their vetting procedures for their staff;
- Knowledge of the licensing area;
- CSAE and County Lines Training for operator and staff

- Right to work checks;
- Tax conditionality checks.

- 4.8 The licensing authority sets its own application requirements which will be detailed in its licensing policy.
- 4.9 In relation to each of these licences, the licensing authority has discretion as to whether or not to grant the licence.
- 4.10 Drivers and operators cannot be granted a licence unless the authority is satisfied that they are a “fit and proper person” to hold that licence (see Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976 ss 51 and 59 in respect of drivers; s55 in respect of operators).
- 4.11 There are no statutory criteria for vehicle licences, therefore the authority has an absolute discretion over whether to grant either a taxi or private hire proprietor’s licence.
- 4.12 “Fit and proper” means that the individual (or in the case of a private hire operator’s licence, the limited company together with its directors and secretary, or all members of a partnership⁶⁰) is “safe and suitable” to hold the licence.
- 4.13 In determining safety and suitability, the licensing authority is entitled to take into account all matters concerning that applicant or licensee. They are not simply concerned with that person’s behaviour whilst working in the taxi or private hire trade. This consideration is far wider than simply criminal convictions or other evidence of unacceptable behaviour, and the entire character of the individual will be considered. This can include, but is not limited to, the individual’s attitude and temperament. The categories of behaviours described below are introduced as “offences” which may or may not lead to convictions. Any such behaviours will be taken into account, whether or not it resulted in convictions or other sanctions.
- 4.14 Convictions for attempt or conspiracy will be regarded as convictions for the substantive crime. A caution is regarded in exactly the same way as a conviction.⁶¹ Fixed penalties and community resolutions will also be considered in the same way as a conviction.⁶²
- 4.15 It is important to recognise that matters which have not resulted in a criminal conviction (whether that is the result of an acquittal, a conviction being quashed, decision not to prosecute, police decide on no further action (NFA), bailed, released under investigation or where an investigation is continuing) can and will be taken into account by the licensing authority.⁶³ In addition, complaints and or investigations where there was no police involvement will also be considered. Within this document, any reference to “conviction” will also include matters that amount to criminal behaviour, but which have not resulted in a conviction.

⁶⁰ Section 57(2)(c) of the Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976 allows a local authority to consider the character of a company director or secretary, or any partner.

⁶¹ This is because a caution can only be imposed following an admission of guilt, which is equivalent to a guilty plea on prosecution.

⁶² This is because payment of a fixed penalty indicates acceptance of guilt, and a community resolution can only be imposed following an admission of guilt.

⁶³ See *R v Maidstone Crown Court, ex p Olson* [1992] COD 496, QBD; *McCool v Rushcliffe Borough Council* [1998] 3 All ER 889, QBD; and *Leeds City Council v Hussain* [2002] EWHC 1145 (Admin), [2003] RTR 199 Admin Crt.

- 4.16 In the case of any new applicant who is under investigation or has been charged with any offence and is awaiting trial, the determination may be deferred until the trial has been completed or the charges withdrawn. Where an existing licensee is charged, it will be for the licensing authority to decide what action to take in the light of these guidelines.
- 4.17 In all cases, the licensing authority will consider the conviction or behaviour in question and what weight should be attached to it, and each and every case will be determined on its own merits, and in the light of these guidelines.
- 4.18 Any offences committed, or unacceptable behaviour reported whilst driving a taxi or private hire vehicle, concerning the use of a taxi or private hire vehicle, or in connection with an operator of a private hire vehicle will be viewed as aggravating features, and the fact that any other offences were not connected with the taxi and private hire trades will not be seen as mitigating factors.
- 4.19 As the licensing authority will be looking at the entirety of the individual, in many cases safety and suitability will not be determined by a specified period of time having elapsed following a conviction or the completion of a sentence. Time periods are relevant and weighty considerations, but they are not the only determining factor.
- 4.20 In addition to the nature of the offence or other behaviour, the quantity of matters and the period over which they were committed will also be considered. Patterns of repeated unacceptable or criminal behaviour are likely to cause greater concern than isolated occurrences as such patterns can demonstrate a propensity for such behaviour or offending.
- 4.21 Most applicants or licensees will have no convictions and that is clearly the ideal situation. In relation to other people, it is accepted that human beings do make mistakes and lapse in their conduct for a variety of reasons, and it is further accepted that many learn from experience and do not go on to commit further offences. Accordingly, in many cases an isolated conviction, especially if committed some time ago, may not prevent the grant or renewal of a licence.
- 4.22 It is also important to recognise that once a licence has been granted, there is a continuing requirement on the part of the licensee to maintain their safety and suitability. The licensing authority has powers to take action against the holder of all types of licence (drivers, vehicles and operators) and it must be understood that any convictions or other actions on the part of the licensee which would have prevented them being granted a licence on initial application will lead to that licence being revoked.
- 4.23 Any dishonesty by any applicant or other person on the applicant's behalf which is discovered to have occurred in any part of any application process (e.g. failure to declare convictions, false names or addresses, falsified references) will result in a licence being refused, or if already granted, revoked and may result in prosecution.
- 4.24 Although the direct impact on the public varies depending upon the type of licence applied for or held, to maintain public confidence in the integrity of the taxi and private hire licensing regimes, it is suggested that the same standards are applied to all licences, except motoring convictions in relation to a private hire operator.

- 4.25 This Guidance suggests minimum periods of time that should elapse between the date of conviction or completion of the sentence (whichever is later) and the grant of a licence. Those periods are for single convictions. Where a person has more than one conviction, and can be seen as a persistent offender, this will raise serious questions about their safety and suitability. Convictions do become less important over time (hence the time periods) but multiple convictions or continued offending over any period of time will always be of significant concern to a licensing authority. The licensing authority is looking for safe and suitable individuals, and once a pattern or trend of repeated offending is apparent, a licence will not be granted or renewed.
- 4.26 Where an applicant/licensee is convicted of an offence, or has evidence of unsuitable behaviour, which is not detailed in this guidance, the licensing authority will take that conviction and/or behaviour into account and use these guidelines as an indication of the approach that should be taken.
- 4.27 These guidelines do not replace the duty of the licensing authority to refuse to grant a licence where they are not satisfied that the applicant or licensee is a fit and proper person. Where a situation is not covered by these guidelines, the authority must consider the matter from first principles and determine the fitness and propriety of the individual. It must be remembered that these are guidelines. It is for each authority to determine and adopt its own previous convictions policy, and then determine applications in the light of that policy.
- 4.28 It must always be borne in mind that these are Guidelines, not fixed periods, and if there are “truly exceptional circumstances”⁶⁴ the time periods can be reduced in individual cases. Such instances should only be for “truly exceptional circumstances” and not frequent occurrences. The decision makers must consider each case on its own merits, taking into account all factors, including the need to protect the public, the circumstances and effect of the offence, and any mitigation that has been offered. However, the conviction itself cannot be reconsidered.⁶⁵

Drivers

- 4.29 As the criteria for determining whether an individual should be granted or retain a taxi driver’s licence are identical to the criteria for a private hire driver’s licence, the two are considered together.
- 4.30 A driver has direct responsibility for the safety of their passengers, direct responsibility for the safety of other road users and significant control over passengers who are in the vehicle. As those passengers may be alone, and may also be vulnerable, any previous convictions or unacceptable behaviour will weigh heavily against a licence being granted or retained.
- 4.31 As stated above, where an applicant persistently offends, which shows a pattern or tendency irrespective of time since the convictions, serious consideration will need to be given as to whether they are a safe and suitable person.

⁶⁴ DfT Statutory Standards Guidance para 5.15

⁶⁵ *Nottingham City Council v Farooq (Mohammed) Times, October 28, 1998 QBD*

- 4.32 In relation to single convictions, the time periods detailed in the following paragraphs should elapse following completion of the sentence (or the date of conviction if a fine was imposed) before a licence will be granted. For motoring offences see the paragraphs headed 'Motoring Offences' below.
- 4.33 As stated above, the categories of behaviours described below are introduced as "offences" which may or may not lead to convictions. Any such behaviours will be taken into account, whether or not it resulted in convictions or other sanctions.

Barred lists

- 4.34 A licence will not be granted to a person who is on any barred list.

Offences resulting in death

- 4.35 Where an applicant or licensee has been convicted of a crime which resulted in the death of another person or was intended to cause the death or serious injury of another person they will not be licensed.

Offences involving exploitation and criminal harassment

- 4.36 Where an applicant or licensee has been convicted of a crime involving, related to, or has any connection with abuse, exploitation, use or treatment or criminal harassment of another individual irrespective of whether the victim or victims were adults or children, they will not be licensed. This includes slavery, child sexual exploitation, grooming, psychological, emotional or financial abuse, stalking without violence, but this is not an exhaustive list.

Offences involving violence against persons, property, animals or the State

- 4.37 Violence includes situations where the victim is put in fear, alarm or distress without any physical contact. It is accepted that the concept of "violence" is wide, but any such behaviour will be of concern. This Guidance does not differentiate between different levels of violence. It will be for the licensing authority to determine whether there is any justification for departing from this time period, dependant of the facts of a particular case.
- 4.38 Where an applicant has a conviction for an offence of violence, or connected with any offence of violence, a licence will not be granted until at least 10 years have elapsed since the completion of any sentence imposed. Where the offence of violence was committed against a child or vulnerable adult a licence will never be granted.

Offences involving Public Order

- 4.39 Where an applicant has a conviction for a public order offence or similar that is not in itself an act of violence, a licence will not be granted for a period of 5 years.

Offences involving Possession of a weapon

- 4.40 Where an applicant has a conviction for possession of a weapon or any other weapon related offence, a licence will not be granted until at least 7 years have elapsed since the completion of any sentence imposed.

Offences involving Sex, indecency or obscene materials

- 4.41 Where an applicant has a conviction for any offence involving or connected with illegal sexual activity or any form of indecency, a licence will not be granted. This includes any sexual harassment.
- 4.42 In addition to the above, the licensing authority will not grant a licence to any applicant who is currently on the Sex Offenders Register.

Offences involving Dishonesty

- 4.43 Where an applicant has a conviction for any offence of dishonesty, or any offence where dishonesty is an element of the offence, a licence will not be granted until at least 7 years have elapsed since the completion of any sentence imposed.

Offences involving Alcohol abuse, Misuse or Dependency

- 4.44 Where an applicant has any conviction for, or related to drunkenness not in a motor vehicle, a licence will not be granted until at least 5 years have elapsed since the completion of the sentence imposed. If the applicant has a number of convictions for drunkenness and or there are indications of a medical problem associated with possible abuse, misuse of, or dependence on alcohol, the applicant will also be subject to additional medical testing/assessment before the application is considered. If the applicant was found to be dependent on alcohol, a licence will not be granted unless at least 5 years have elapsed since the dependency ceased.

Offences involving Drugs abuse Misuse or Dependency

- 4.45 Where an applicant has any conviction for, or related to, the production, import, trade in or supply of drugs, or possession with intent to supply or connected with possession with intent to supply, a licence will not be granted until at least 10 years have elapsed since the completion of any sentence imposed.
- 4.46 Where an applicant has a conviction for possession of drugs, or related to the possession of drugs, a licence will not be granted until at least 5 years have elapsed since the completion of any sentence imposed. In these circumstances, any applicant will also have to undergo drugs testing at their own expense to demonstrate that they are not using controlled drugs.
- 4.47 If there are indications that an applicant or licensee has, or has had a history of, a medical problem associated with possible abuse, misuse or dependence of drugs, the applicant will also be subject

to additional medical testing/assessment before the application is considered. If the applicant was found to be dependent on drugs, a licence will not be granted unless at least 5 years have elapsed since the dependency ceased.

Offences involving Discrimination

- 4.48 Where an applicant has a conviction involving or connected with discrimination in any form, including non-compliance with the Equality Act 2010, a licence will not be granted until at least 7 years have elapsed since the completion of any sentence imposed. This includes e.g. refusals to carry assistance dogs or to provide mobility assistance.

Offences involving Regulatory non-compliance

- 4.49 Regulatory crimes include local authority offences, licensing matters, and other offences prosecuted by other authorities. It also includes matters relating to the administration of justice such as failing to surrender to bail, and any other matter where regulations or requirements have been ignored or broken. These offences demonstrate a lack of compliance with legal requirements which would clearly be a worry in relation to taxi and private hire licensees. Serious consideration would need to be given as to whether they are a safe and suitable person to hold a licence.

Motoring Offences

- 4.50 Taxi and private hire drivers are professional drivers charged with the responsibility of carrying the public. Any motoring conviction can demonstrate a lack of professionalism and will be considered seriously. A single occurrence of a minor traffic offence may not prohibit the grant of a licence or result in action against an existing licence. Subsequent convictions suggest the fact that the licensee may not take their professional responsibilities seriously and may therefore not be a safe and suitable person to be granted or retain a licence.
- 4.51 Where an applicant has a conviction for drink driving or driving under the influence of drugs or failing to provide a specimen in relation to a driving matter, a licence will not be granted until at least 7 years have elapsed since the completion of any sentence or driving ban imposed. With drug offences, any applicant may also have to undergo drugs testing at their own expense to demonstrate that they are not using controlled drugs.
- 4.52 Where an applicant has a conviction for using a held-hand mobile telephone or a hand-held device whilst driving, a licence will not be granted until at least 5 years have elapsed since the conviction or completion of any disqualification imposed, whichever is the later.⁶⁶
- 4.53 Penalty points applied to a DVLA driving licence remain active for either 3 or 10 years, which may be from the date of the offence or the date of conviction depending upon the offence as detailed in "Penalty points (endorsements)".⁶⁷ They may be removed from the licence after 4 or 11 years. That action does not negate the offence that led to the points being imposed. Penalty points (and

⁶⁶ Research shows driving while using a handheld device is potentially more dangerous than driving under the influence of alcohol: <https://www.trl.co.uk/news/transport-select-committee-road-safety-enquiry-on-the-use-of-mobile-phones> Using an electronic device which is 'hands free' or 'factory fitted' does not constitute an offence on its own but drivers need to maintain proper control of the vehicle at all times. Any behaviour or activity other than driving may be considered an offence where control of the vehicle is compromised.

⁶⁷ Available at: <https://www.gov.uk/penalty-points-endorsements/how-long-endorsements-stay-on-your-driving-licence>

the underlying offence) will be relevant and taken into consideration for 4 or 11 years from the date of the conviction, or the date of the offence depending on the type of offence (see “Penalty points (endorsements)”.⁶⁸

- 4.54 By attaining 7 or more penalty points on their DVLA licence a driver is demonstrating they may not be fit and proper and the authority should assess their suitability. It is suggested part of the assessment is to undertake a driver awareness course and/or pass a driver assessment, with no more than 8 minor infringements, within 2 months of notice from the authority they are considering the suitability of the licence holder. Failure to do so strongly suggests the driver is not fit and proper and not be licensed until a period of 12 months has passed with no further convictions and has passed a driver assessment since the last conviction.
- 4.55 Any offence which resulted in injury to any person or damage to any property (including vehicles), or any insurance offence then a licence will not be granted until at least 7 years have elapsed since the completion of any sentence.
- 4.56 Any driver who has accumulated 12 or more points on their DVLA licence and has not been disqualified under the totting up procedure by a court as a result of making exceptional hardship arguments shall not be able to advance such arguments before the licensing authority as they are not a relevant consideration in determining what action the authority should take. Any such driver will not be licensed for a period of 5 years from the date of the accumulation of 12 or more points.
- 4.57 Any driver who has been disqualified as a result of “totting-up”, which erases the points when the licence is restored, will not be licensed for a period of 5 years from the date of the disqualification. Other disqualifications will need to be investigated, the reasons ascertained, and a decision will be based on the results of that investigation.
- 4.58 Drivers who commit parking, obstruction and other such motoring offences that do not attract penalty points are not displaying a professional approach to their work. Persistent offenders should be reported to their licensing authority who may consider a period of suspension depending on the severity and frequency of the incidents reported.

Behaviours

- 4.59 Driver behaviours that fall short of criminal behaviour but are indicators of more sinister behaviour need to be addressed to maintain confidence in the taxi trades and to stop unwanted behaviours before they evolve into criminal acts.
- 4.60 Behaviours such as
- Asking a passenger for their contact or social media details
 - Asking personal or intimate questions
 - Inappropriate physical contact with passengers or invade their personal space
 - Inappropriate conversations, questions or behaviour

This is more important if the passenger is a lone vulnerable individual.

⁶⁸Available at : <https://www.gov.uk/penalty-points-endorsements/how-long-endorsements-stay-on-your-driving-licence>

- 4.61 Except in the most serious of cases, drivers should be given a warning in the first instance, if appropriate sent on refresher safeguarding training and explained how the behaviour maybe perceived by a vulnerable passenger.
- 4.62 If the behaviour, on the balance of probability, is repeated and considered to be predatory in nature then any applicant should not be licensed.
- 4.63 Where an applicant or licence holder has a conviction for an offence contrary to any legislation relating to taxi or private hire activity not covered elsewhere, a licence will not be granted until at least 7 years have elapsed since the completion of any sentence imposed.

Private Hire Operators

- 4.64 A private hire operator (“an operator”) does not have direct responsibility for the safety of passengers, other road users or direct contact with passengers who are in the private hire vehicle (except where they are also licensed as a private hire driver). However, in performing their duties they obtain and hold considerable amounts of personal and private information about their passengers which must be treated in confidence and not revealed to others or used by the operator or their staff for criminal or other unacceptable purposes.
- 4.65 As stated above, where an applicant has more than one conviction, serious consideration will need to be given as to whether they are a safe and suitable person.
- 4.66 Operators must ensure that any staff that are used within the business (whether employees or independent contractors) and are able to access any information as described above are subject to the same standards as the operator themselves. This can be effected by means of the individual staff member being required by the operator to obtain a basic DBS certificate. If an operator is found not to be applying the required standards and using staff that do not meet the licensing authority’s overall criteria, that will lead to the operator’s licence being revoked.
- 4.67 As public trust and confidence in the overall safety and integrity of the private hire system is vital, the same standards will be applied to operators as those applied to drivers, except motoring offences to recognise the operator is not connected with the use of a vehicle, which are outlined above.

Vehicle proprietors

- 4.68 Vehicle proprietors (both taxi and private hire) have two principal responsibilities.
- 4.69 Firstly, they must ensure that the vehicle is maintained to an acceptable standard at all times.
- 4.70 Secondly, they must ensure that the vehicle is not used for illegal or illicit purposes.

- 4.71 As stated above, where an applicant has more than one conviction, serious consideration will need to be given as to whether they are a safe and suitable person to be granted or retain a vehicle licence.
- 4.72 As public trust and confidence in the overall safety and integrity of the private hire system is vital, the same standards will be applied to proprietors as those applied to drivers, which are outlined above.

Appendix 1 - Guidance on Recording Decisions, Reasons and NR3S Criteria for reporting purposes

It is important all decisions including reasons are recorded (see example Decision Notice in [Appendix 2](#)). The following template may assist in preparing to report a decision to NR3S when appropriate and for the council's internal records.

Directorate:	The Directorate or department that oversees licensing matters in your authority.
Decision Maker	This will be either the committee/ sub-committee or officer under delegated powers
Subject	Name of licence holder
Delegated Powers Reference	If decision under delegated authority quote relevant section of the scheme here.
Decision	State in simple terms the decision and whether immediate effect. e.g. Revoked with immediate effect
Detail	Provide the facts in this section, not your views or thoughts. List the evidence you considered
Reason	Now explain your findings here, where there are conflicting accounts explain here the account you prefer and the reasons why. Refer to your policy and how you have applied it. Cover all of the options open to you and why others were discounted and why the option was chosen. Demonstrate consideration of the pieces of legislation listed in the 'Other' section below Include consideration whether the action is to have immediate effect and explain the reasons for this.
NR3S	The Taxis and Private Hire Vehicles (Safeguarding and Road Safety) Act 2022 imposes a duty on councils in England, and it is advisory in Wales, to record details on the NR3S Register, of any refusal, revocation and/or suspension of a driver's licence where the reasons meet one or more of the following criteria (tick all that apply):- ☐ has committed a sexual offence (whether or not the person was charged with, prosecuted for or convicted of the offence); ☐ has harassed another person; ☐ has caused physical or psychological harm to another person;

	☐ has committed an offence that involves a risk of causing physical or psychological harm to another person (whether or not the person was charged with, prosecuted for or convicted of the offence); ☐ has committed an offence under section 165, 168 or 170 of the Equality Act 2010 (whether or not the person was charged with, prosecuted for or convicted of the offence); ☐ has done anything that, for the purposes of the Equality Act 2010, constitutes unlawful discrimination or victimisation against another person; ☐ has threatened, abused or insulted another person; ☐ poses a risk to road safety when driving; ☐ may be unsuitable to hold a driver's licence for other reasons relating to— ☐ the safeguarding of passengers, or ☐ road safety. The Act also imposes a duty on council's to search NR3S Register before making a decision on a person's application for, or for the renewal of, a driver's licence. Further information can be found at www.nafn.gov.uk
Other	I have fully considered the relevant legislation including The Equality Act, Crime and Disorder Act, Human Rights Act, the Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976 (this is not an exhaustive list). I am duly authorised to make this decision.

Declared Officer / Member Interests				
Details of consultation undertaken if appropriate		Yes	No	Date
	Director			
	Chair of Regulatory Committee			
	Senior Solicitor			
Contact Person		Contact No		

Authorised Signatory		Date	
---------------------------------	--	-------------	--

Appendix 2 – Example Decision Notice

NB: This is not a prescribed form and should be adapted for a council's own purposes

LOCAL GOVERNMENT (MISCELLANEOUS PROVISIONS) ACT 1976

Section 60/61/62

NOTICE OF [GRANT / REFUSAL / SUSPENSION / REVOCATION / RENEWAL / NON-RENEWAL/] of [LICENCE TYPE] LICENCE

TO:

OF:

LICENCE NO.

NOTICE IS HEREBY GIVEN that [Council], has today [granted / refused / suspended / revoked / renewed/not renew] [licence type] licence, [with immediate effect / with effect from XXXX / for the period from XXXX until XXXX] on the ground(s) and for the reason(s) indicated and stated below:

You are a fit and proper person to hold such a licence / You are not a fit and proper person to hold such a licence

Vehicles – Section 60

The vehicle is unfit for use / you are unsuitable to hold a proprietor's licence / on the following grounds

- (a) that the hackney carriage or private hire vehicle is unfit for use as a hackney carriage or private hire vehicle;
- (b) any offence under, or non-compliance with, the provisions of the Act of 1847, or of this Part of this Act by the operator or driver; or
- (c) any other reasonable cause

Drivers – Section 61

You are no longer a fit and proper person to hold the licence on the following ground(s):

- (a) That you have since the grant of the licence:

- (i) been convicted of an offence involving dishonesty, indecency or violence, and/or
been convicted of an offence under or failed to comply with the provisions of the
- (ii) Town Police Clauses Act 1847 or of Part II of the Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976; or
- (aa) That you have since the grant of the licence been convicted of an immigration offence or required to pay an immigration penalty, or
- (b) any other reasonable cause

Operators - Section 62

You are no longer a fit and proper person to hold the licence on the following ground(s):

- (a) any offence under, or non-compliance with, the provisions of this Part of this Act;
- (b) any conduct on the part of the operator which appears to the council to render him unfit to hold an operator's licence;
- (c) any material change since the licence was granted in any of the circumstances of the operator on the basis of which the licence was granted;
- (ca) that the operator has since the grant of the licence been convicted of an immigration offence or required to pay an immigration penalty; or
- (d) any other reasonable cause.

Reason(s):

[INSERT FULL AND DETAILED REASONS]

This decision does not take effect until 21 days have elapsed after receipt of this notice, except where the decision is to have immediate effect.

NOTICE IS FURTHER GIVEN that in accordance with section 61 and supplementary provision contained in section 61 (2B) of the Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976, [Council] is satisfied that it is both proportionate and in the interests of public safety that the [suspension/ revocation] of your driver's licence takes effect immediately on receipt of this notice.

The effect of this part of the decision is that you cannot continue to drive a licensed vehicle (hackney carriage or private hire vehicle) pending the outcome of any appeal to the Magistrates' Court. You are required, in accordance with section 61(2)(a) of the Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976, to return immediately your driver badge number [BADGE NO] to the Licensing Department, [COUNCIL ADDRESS]. Failure to do so is an offence at law.

DATED XXXX

Signed on behalf of [Council]

RIGHT OF APPEAL

Sections 60(3), 61(3) and 62(3) of the Local Government (Miscellaneous Provisions) Act 1976 provides that any applicant, proprietor, driver or operator aggrieved by the decision of this council to suspend, revoke or refuse to renew a licence may appeal to the Magistrates Court. The appeal must be submitted to the Court within 21 days of the date of service of this Notice. You are advised to take legal advice to ensure that your appeal is correctly submitted to the Court together with the required Court fees, for which you may be liable.

If you choose to appeal and do so within the time limit you may continue to drive until your appeal is determined except where this decision has immediate effect.

In the event that you choose to appeal and are unsuccessful, the council may seek costs against you. If you are successful, the council will resist any application for costs made by you.

Any correspondence with the council must be addressed to [NAME AND ADDRESS OF THE COUNCIL].

Atodiad 4 – Polisi Eitheriadau Meddygol o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010 ar gyfer Gyrwyr Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat

Mae Deddf Cydraddoldeb 2010 yn gosod nifer o ddyletswyddau cyfreithiol ar yrwyr trwyddedig pan fyddant yn cludo teithwyr ag anableddau.

Cŵn cymorth

Mae Deddf Cydraddoldeb 2010 yn gosod dyletswyddau ar Yrwyr Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat trwyddedig i gludo cŵn tywys, cŵn clywed a chŵn cymorth eraill sy'n hebrwng pobl anabl a gwneud hynny heb godi tâl ychwanegol.

Mae'r dyletswyddau hyn yr un mor gymwys i gŵn a ddarperir gan elusennau yn y DU sy'n gysylltiedig ag Assistance Dogs UK, sefydliadau tramor cyfatebol neu gŵn cymorth sydd wedi'u hyfforddi gan eu perchenogion; a ph'un a yw'r ci yn gwisgo harnais neu siaced adnabyddadwy neu wedi cael ei ardystio'n ffurfiol ai peidio. Os bydd darpar deithiwr yn hysbysu gyrwr bod ci y mae am deithio gydag ef yn gi cymorth, dylid derbyn hyn yn ddigwestiwn.

Mae cŵn cymorth wedi'u hyfforddi i deithio gyda'u perchennog ym mhrif adran teithwyr cerbyd, gan orwedd fel arfer wrth ei draed, a bydd y perchennog yn cyfarwyddo'r ci i fynd i mewn i'r cerbyd a'i adael. Dylid gofyn i deithwyr â chŵn cymorth a oes unrhyw sedd yn y cerbyd yr hoffent eistedd ynddi yn benodol – efallai y bydd yn well gan rai eistedd yn sedd flaen cerbyd salŵn, am fod mwy o le i'r ci eistedd wrth eu traed. Dylai gyrwyr fod yn barod i roi unrhyw gymorth rhesymol y mae'r teithiwr yn gofyn amdano; fodd bynnag, mae'n annhebygol y bydd angen cymorth ar gŵn cymorth i fynd i mewn i'r rhan fwyaf o gerbydau neu eu gadael heblaw agor drws y teithiwr. Ni ddylai gyrwyr geisio gwahanu cŵn cymorth oddi wrth eu perchenogion drwy fynnu bod y ci yn teithio mewn rhan wahanol o'r cerbyd – gallai gwneud hynny beri gofid i'r ci a'r perchennog. Gall cŵn cymorth deithio yn y lle gwag i lwythi yng nghefn car stad, os bydd perchennog y ci yn fodlon ar hyn.

Caiff cŵn cymorth eu bridio a'u dewis oherwydd eu natur dawel ac maent yn cael cryn dipyn o hyfforddiant arbenigol cyn dechrau yn eu rolau. Maent yn cael eu cadw'n dachus ac maent yn cael archwiliadau iechyd rheolaidd gan filfeddygon. Er ein bod yn cydnabod y gall nifer o yrwyr nad oes ganddynt brofiad o gŵn deimlo'n anesmwyth pan fyddant mor agos at un, nid yw hyn yn rheswm dilys dros wrthod cludo teithiwr â chi cymorth. Yn yr un modd, ni ellir gwrthod cludo cŵn cymorth mewn tacsis na cherbydau hurio preifat na bodloni gofynion cyfreithiol eraill o dan gyfraith y DU ar sail credoau crefyddol.

Gall gyrwyr â chyflyrau meddygol penodol sy'n cael eu gwaethygu o fod mewn cysylltiad â chŵn gael eu heithrio rhag y gofynion hyn am resymau meddygol.

Dim ond am resymau meddygol y gall gyrwyr wneud cais i gael eu heithrio rhag cludo cŵn cymorth sy'n hebrwng pobl anabl. Felly, bydd angen i ymgeiswyr ddangos y rhesymau dros wneud cais i gael eu heithrio rhag cludo cŵn cymorth drwy roi tystiolaeth feddygol i'r Awdurdod Trwyddedu.

Mae'r prif resymau pam y gallai gyrrwr cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat fod am wneud cais am eithriad meddygol fel a ganlyn:

1. mae ganddo gyflwr megis asthma difrifol, a gaiff ei waethygu os daw i gysylltiad â chŵn;
2. mae ganddo alergedd i gŵn; neu
3. mae ganddo ffobia aciwt o ran cŵn.

Felly, mae'r Awdurdod Trwyddedu yn disgwyl i nifer y gyrrwyr sy'n debygol o fod yn gymwys i gael eu heithrio fod yn fach iawn.

Er mwyn i yrrwr wneud cais i gael ei eithrio rhag cludo cŵn cymorth, rhaid i Ffurflen gais am eithriad rhag cludo cŵn cymorth gael ei chwblhau gan Ymarferydd Meddygol Arbenigol. Mae'r ffurflen ar gael ar <https://www.llyw.cymru/ffurflen-gais-am-eithriad-rhag-cludo-cwn-cymorth>

Mae'r enghreifftiau o weithwyr meddygol proffesiynol addas yn cynnwys y canlynol, ond nid ydynt yn gyfyngedig iddynt:

1. arbenigwr/meddyg ymgynghorol;
2. nyrs arbenigol (er enghraifft, nyrs asthma);
3. nyrsys practis; neu
4. meddyg annibynnol dynodedig y Cyngor.

O dan amgylchiadau eithriadol, ond dim ond os na fydd unrhyw opsiwn arall ar gael, gall yr Awdurdod Trwyddedu ystyried tystiolaeth gan Feddyg Teulu'r ymgeisydd.

Rhaid anfon tystiolaeth ddigonol o'r alergedd, e.e. canlyniadau prawf alergenau, hanes clinigol ac ati, gyda'r ffurflen. Nid ystyrir bod datganiad syml gan weithiwr meddygol proffesiynol yn ddigonol at ddibenion cais y gyrrwr i gael ei eithrio.

Os oes gan yrrwr ffobia cronig o ran cŵn, byddai'r Awdurdod Trwyddedu yn disgwyl i hyn gael ei ategu gan adroddiad gan seiciatrydd neu seicolegydd clinigol cyn y caiff gyrrwr ei eithrio.

Yr ymgeisydd fydd yn gyfrifol am dalu'r holl gostau sy'n gysylltiedig â darparu'r dystiolaeth feddygol angenrheidiol.

Os caiff gyrrwr ei eithrio rhag cludo cŵn cymorth, rhoddir tystysgrif a bathodyn eithrio iddo, fel y'u rhagnodir gan y gyfraith.

Caiff gyrrwr ei eithrio am gyfnod penodol o amser fel y'i pennir gan yr Awdurdod Trwyddedu.

Ystyrir y math o Gerbyd Hacni a fydd yn cael ei yrru. Rhoddir sylw penodol i'r tu mewn i'r cerbyd ac a oes gan y cerbyd bartisiwn sy'n gwahanu'r gyrrwr oddi wrth y ci cymorth a'r teithiwr.

Rhaid i'r bathodyn eithrio rhagnodedig gael ei arddangos yn glir bob amser mewn unrhyw Gerbyd Hacni neu Gerbyd Hurio Preifat y bydd y gyrrwr wedi'i eithrio yn ei yrru, a dylid ei ddarparu i Swyddog Awdurdodedig os bydd yn gofyn amdano.

Byddai'n drosedd i unrhyw yrrwr cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat nad oes ganddo dystysgrif eithrio meddygol gan yr Awdurdod Trwyddedu wrthod cludo ci cymorth, gwrthod caniatáu i'r ci aros gyda'r teithiwr yn ystod y daith neu godi unrhyw dâl ychwanegol am gludo'r ci cymorth.

Cadeiriau olwyn

Mae Deddf Cydraddoldeb 2010 yn gosod dyletswyddau ar Yrwyrr Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat trwyddedig sy'n gweithredu Cerbydau Hygyrch i Gadeiriau Olwyn i gludo teithwyr mewn cadair olwyn a rhoi cymorth iddynt er mwyn sicrhau eu bod yn ddiogel ac yn rhesymol gyfforddus, a gwneud hynny heb godi unrhyw dâl ychwanegol.

Mae'r mathau o gymorth y gallai fod eu hangen ar deithwyr yn cynnwys y canlynol:

- Os bydd y teithiwr am aros yn y gadair olwyn, rhaid i'r gyrrwr helpu'r teithiwr i fynd i mewn i'r cerbyd a'i adael a chlymu'r gadair olwyn yn ddiogel yn unol â manyleb y cerbyd.
- Os bydd y teithiwr am drosglwyddo i sedd, rhaid i'r gyrrwr ei helpu i godi o'r gadair olwyn a symud i sedd ac yn ôl i'r gadair olwyn; rhaid i'r gyrrwr hefyd lwytho'r gadair olwyn yn y cerbyd ynghyd ag unrhyw fagiau.

Bydd gyrrwr sy'n methu â chydymffurfio ag unrhyw un o'r dyletswyddau uchod heb amddiffyniad dilys yn cyflawni trosedd a gall gael dirwy o hyd at £1,000 am bob trosedd yn dilyn euogfarn. Gall troseddau hefyd arwain at ddirymu trwyddedau tacsï neu eu hatal dros dro.

- Diffinnir 'cadair olwyn gyfeirio' mewn statud fel un sydd â'r mesuriadau canlynol:
- Hyd: 1200mm (tua 48") gan gynnwys platiau traed
- Lled: 700mm (28")
- Cyfanswm uchder wrth eistedd: 1350mm (54")
- Uchder y troedle: 150mm (6")

Disgwylir i'r mesuriadau uchod ar gyfer cadair olwyn gyfeirio gwmpasu'r mwyafrif o gadeiriau olwyn llaw. Fodd bynnag, rydym yn cydnabod y gall rhai cadeiriau olwyn â gweithrediad arbenigol, neu gadeiriau olwyn modur a sgwteri symudedd, fod yn fwy na'r mesuriadau hyn ac na fyddant, o bosibl, yn gallu cael eu llwytho na'u cludo'n ddiogel ym mhob tacsï dynodedig. Mewn achosion o'r fath, disgwylir i yrwyrr asesu a ellir cludo'r teithiwr yn ddiogel yn eu cerbyd, cludo'r teithiwr os gellir sicrhau y bydd yn ddiogel ac yn rhesymol gyfforddus neu ei helpu i ddod o hyd i gerbyd amgen addas, lle y bo'n ymarferol. Gall amgylchiadau o'r fath fod yn amddiffyniad rhag trosedd a nodwyd uchod.

Ym mhob achos, rydym yn disgwyl i yrwyrr drin teithwyr â pharch a sensitifrwydd ac egluro i'r teithiwr pam na fu'n bosibl iddo ei gludo.

Gall fod rhai rhesymau meddygol sy'n golygu na all y gyrrwr roi cymorth, er enghraifft os bydd cyflwr corfforol unigolyn yn ei gwneud yn amhosibl, neu'n eithaf anodd, iddo gynorthwyo teithwyr mewn math penodol o gadair olwyn.

Gan ei bod yn debygol mai'r prif resymau pam y bydd gyrrwr cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat yn gofyn am eithriad meddygol yw anafiadau i'r cefn neu anafiadau sy'n gysylltiedig â'r cyhyrau, mae'r Awdurdod Trwyddedu yn disgwyl i nifer y gyrrwyr sy'n debygol o fod yn gymwys i gael eu heithrio fod yn fach.

Er mwyn i yrrwr wneud cais i gael ei eithrio rhag cludo cadeiriau olwyn a chynnig cymorth, rhaid i Ffurflen gais am eithriad rhag cludo cadeiriau olwyn gael ei chwblhau. Rhaid i'r ffurflen gael ei chwblhau gan Feddyg Teulu'r ymgeisydd neu Ymarferydd Meddygol Arbenigol arall, a rhaid iddi gael ei hategu gan ddigon o dystiolaeth megis diagnosis llawn, manylion archwiliadau parhaus ac ati. Nid ystyrir bod datganiad syml gan weithiwr meddygol proffesiynol yn ddigonol at ddibenion cais y gyrrwr i gael ei eithrio. Mae'r ffurflen ar gael ar: <https://www.llyw.cymru/ffurflen-gais-am-eithriad-rhag-cludo-cadeiriau-olwyn>

Yr ymgeisydd fydd yn talu unrhyw gostau yr eir iddynt yn y broses hon.

Penderfyniad yr awdurdod Trwyddedu

Bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn gwneud penderfyniad yn seiliedig ar y wybodaeth o'r ffurflen feddygol ac adroddiadau cysylltiedig. Os bydd y ffurflen neu'r adroddiad yn amwys mewn unrhyw ffordd, ni wneir penderfyniad a gofynnir i ymarferydd meddygol arbenigol yr ymgeisydd ddarparu rhagor o wybodaeth er mwyn sicrhau ymateb clir.

Rhoddir tystysgrif eithrio am gyfnod penodol i ymgeiswyr sydd â chyflwr dros dro. Os bydd yr ymgeisydd am ymestyn y cyfnod eithrio, bydd angen cwblhau asesiad meddygol arall cyn i'r dystysgrif eithrio ddod i ben. Mae ffurflen ar gael gan yr Awdurdod Trwyddedu.

Os na fydd cais i ymestyn tystysgrif dros dro wedi'i wneud, disgwylir i yrrwyr ailgydio yn eu dyletswyddau arferol o dan Ddeddf Cydraddoldeb 2010 unwaith y bydd y dystysgrif eithrio wedi dod i ben.

Rhaid i yrrwyr y rhoddwyd tystysgrif eithrio meddygol dros dro iddynt ei rhoi yn ôl i'r Awdurdod Trwyddedu o fewn un diwrnod gwaith ar ôl i'r dystysgrif ddod i ben.

Apelio

Gall unrhyw yrrwr sy'n teimlo ei fod wedi cael cam o ganlyniad i benderfyniad yr Awdurdod Trwyddedu i wrthod rhoi tystysgrif eithrio meddygol apelio i'r Llys Ynadon o fewn 28 diwrnod i ddyddiad y penderfyniad i wrthod rhoi tystysgrif.

Gall y cod hwn newid yn unol â safonau Llywodraeth Cymru, ewch i <https://www.llyw.cymru/tacsis-a-cherbydau-hurio-preifat> i gael y fersiwn diweddaraf o'r cod

Atodiad 5 – Hawl I Weithio – Canllawiau ID Derbyniol

Rhestr A – dogfennau derbyniol i sefydlu esgus statudol parhaus

1. Pasbort (cyfredol neu wedi dod i ben) sy'n dangos bod y deiliad yn ddinesydd Prydeinig neu'n ddinesydd o'r DU a'r Trefedigaethau sydd â hawl i breswyllo yn y DU.
2. Pasbort neu gerdyn pasbort (yn y naill achos neu'r llall, boed yn gyfredol neu wedi dod i ben) yn dangos bod y deiliad yn ddinesydd Gwyddelig.
3. Dogfen a gyhoeddwyd gan Beiliaeth Jersey, Beiliaeth Guernsey neu Ynys Manaw, a ddilyswyd gan Wasanaeth Gwirio Cyflogwyr y Swyddfa Gartref, yn dangos bod y deiliad wedi cael caniatâd diderfyn i ddod i mewn neu i aros o dan yr Atodiad. EU(J) i Reolau Mewnfudo Jersey, Atodiad UE i Reolau Mewnfudo (Beiliaeth Guernsey) 2008 neu Atodiad UE i Reolau Mewnfudo Ynys Manaw.
4. Pasbort cyfredol wedi'i arnodi i ddangos bod y deiliad wedi'i eithrio rhag rheolaeth fewnfudo, yn cael aros yn y DU am gyfnod amhenodol, bod ganddo'r hawl i breswyllo yn y DU, neu nad oes terfyn amser ar ei arhosiad yn y DU.
5. Dogfen Statws Mewnfudo gyfredol a roddwyd gan y Swyddfa Gartref i'r deiliad gyda chymeradwyaeth yn nodi bod y person a enwir yn cael aros am gyfnod amhenodol yn y DU, neu nad oes terfyn amser ar ei arhosiad yn y DU, ynghyd â dogfen swyddogol yn rhoi rhif Yswiriant Gwladol parhaol y person a'i enw a roddwyd gan asiantaeth y llywodraeth neu gyflogwr blaenorol.
6. Tystysgrif geni neu fabwysiadu a roddwyd yn y DU, ynghyd â dogfen swyddogol yn rhoi rhif Yswiriant Gwladol parhaol y person a'i enw a gyhoeddwyd gan asiantaeth y llywodraeth neu gyflogwr blaenorol. Mae diffiniad yn cynnwys tystysgrif geni lawn a gyhoeddwyd gan genhadaeth ddiplomyddol yn y DU (Llysgenhadaeth Prydain neu Uchel Gomisiwn Prydain).
7. Tystysgrif geni neu fabwysiadu a roddwyd yn Ynysoedd y Sianel, Ynys Manaw neu Iwerddon, ynghyd â dogfen swyddogol yn rhoi rhif Yswiriant Gwladol parhaol y person a'i enw a roddwyd gan asiantaeth y llywodraeth neu gyflogwr blaenorol.
8. Tystysgrif cofrestru neu frodori fel dinesydd Prydeinig, ynghyd â dogfen swyddogol yn rhoi rhif Yswiriant Gwladol parhaol y person a'i enw a gyhoeddwyd gan asiantaeth y llywodraeth neu gyflogwr blaenorol.

Rhestr B Grŵp - 1 – dogfennau lle mae esgus statudol â therfyn amser yn paratn y dyddiad y daw caniatâd i ddod i mewn neu ganiatâd i aros i ben

1. Pasbort cyfredol wedi'i arnodi i ddangos y caniateir i'r deiliad aros yn y DU a'i fod yn cael gwneud y math o waith dan sylw ar hyn o bryd. Mae hyn yn cynnwys pasbort cyfredol wedi'i arnodi â stamp sy'n dangos bod unigolyn wedi cael caniatâd i fynd i mewn ac nad oes unrhyw amodau cysylltiedig â gwaith ynghlwm wrtho. Pe bai gwaith, o dan amodau absenoldeb yr unigolyn 85, yn cael ei gyfyngu neu ei wahardd, byddai'r arnodiad a roddwyd ym mhasport yr unigolyn yn nodi hynny'n benodol fel amod.
2. Dogfen a gyhoeddwyd gan Beiliaeth Jersey, Beiliaeth Guernsey neu Ynys Manaw, sydd wedi'i dilysu'n ddilys gan Wasanaeth Gwirio Cyflogwyr y Swyddfa Gartref, yn dangos bod y deiliad wedi cael caniatâd cyfyngedig i ddod i mewn neu i aros o dan yr Atodiad. EU(J) i Reolau Mewnfudo Jersey, Atodiad UE i Reolau Mewnfudo (Beiliaeth Guernsey) 2008 neu Atodiad UE i Reolau Mewnfudo Ynys Manaw.
3. Dogfen Statws Mewnfudo gyfredol yn cynnwys ffotograff a roddwyd gan y Swyddfa Gartref i'r deiliad gyda chymeradwyaeth ddilys yn nodi y gall y person a enwir aros yn y DU, a chaniateir iddo wneud y math o waith dan sylw, ynghyd â dogfen swyddogol gan roi rhif Yswiriant Gwladol parhaol y person a'i enw a roddwyd gan asiantaeth y llywodraeth neu gyflogwr blaenorol.

Rhestr B Grŵp 2 – dogfennau lle mae esgus statudol â therfyn amser yn para am chwe mis

1. Dogfen a gyhoeddwyd gan y Swyddfa Gartref yn dangos bod y deiliad wedi gwneud cais am ganiatâd i ddod i mewn neu i aros o dan Atodiad yr UE i'r rheolau mewnfudo (a elwir yn Gynllun Setliad yr UE) ar neu cyn 30 Mehefin 2021 ynghyd â Hysbysiad Dilysu Cadarnhaol gan Wasanaeth Gwirio Cyflogwyr y Swyddfa Gartref.
2. Tystysgrif Cais (digidol neu annigidol) a gyhoeddwyd gan y Swyddfa Gartref yn dangos bod y deiliad wedi gwneud cais am ganiatâd i ddod i mewn neu i aros o dan Atodiad yr UE i'r rheolau mewnfudo (a elwir yn Gynllun Setliad yr UE), ar neu ar ôl 1 Gorffennaf 2021, ynghyd â Hysbysiad Dilysu Cadarnhaol gan Wasanaeth Gwirio Cyflogwyr y Swyddfa Gartref.
3. Dogfen a gyhoeddwyd gan Beiliaeth Jersey, Beiliaeth Guernsey neu Ynys Manaw yn dangos bod y deiliad wedi gwneud cais am ganiatâd i ddod i mewn neu i aros o dan Atodiad EU(J) i Reolau Mewnfudo Jersey neu Atodiad UE i'r Rheolau Mewnfudo (Beiliaeth Guernsey) 2008, neu Atodiad UE i Reolau Mewnfudo Ynys Manaw ynghyd â Hysbysiad Dilysu Cadarnhaol gan Wasanaeth Gwirio Cyflogwyr y Swyddfa Gartref.
4. Cerdyn Cais Cofrestru a roddwyd gan y Swyddfa Gartref yn nodi y caniateir i'r deiliad gymryd y gyflogaeth dan sylw, ynghyd â Hysbysiad Dilysu Cadarnhaol gan Wasanaeth Gwirio Cyflogwyr y Swyddfa Gartref.

1. Hysbysiad Dilysu Cadarnhaol a roddwyd gan Wasanaeth Gwirio Cyflogwyr y Swyddfa Gartref i'r cyflogwr neu ddarpar gyflogwr, sy'n nodi y gall y person a enwir aros yn y DU ac y caniateir iddo wneud y gwaith dan sylw.

Atodiad 6 – Côt Ymddygiad Gyrwyr Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat (Gyrrwr Deuol)

Safonau Ymddygiad Gyrwyr

Mae'r Cod Ymddygiad hwn yn gymwys i bob gyrrwr cerbyd hacni a cherbyd hurio preifat trwyddedig. Dylid ei ddarllen ar y cyd â pholisi Trwyddedu Tacsis ac Amodau Trwyddedu'r Awdurdod Trwyddedu hwn.

Efallai y bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn ailystyried a ydych yn gymwys ac yn briodol i weithredu fel gyrrwr trwyddedig os byddwch yn methu â chydymffurfio â'r cod ymddygiad hwn.

Mae gweithredwyr a gyrwyr tacsî [nodwch enw'r Awdurdod Trwyddedu] yn llwyr ymrwymedig i gynnig y lefelau uchaf o wasanaeth i bob un o'n cwsmeriaid ac yn addo'r canlynol:

Dylai gyrwyr:

1. Bod yn lân ac yn drwsiadus yn unol â Chod Gwisg yr Awdurdod Trwyddedu ar gyfer Gyrwyr Tacsî/Cerbydau Hurio Preifat a dylai eu bathodyn fod yn weladwy bob amser
2. Croesawu teithwyr mewn ffordd gyfeillgar a chynnig cymorth rhesymol gyda'u bagiau ar ddechrau a diwedd y daith
3. Ymddwyn mewn modd proffesiynol bob amser
4. Sicrhau bod y cerbyd yn lân, yn ddiogel ac mewn cyflwr boddhaol bob amser
5. Cyrraedd yn brydlon pan fyddant wedi cael eu hurio ymlaen llaw
6. Bod yn broffesiynol ac yn ystyriol o ddefnyddwyr ffyrdd eraill
7. Rhoi derbynneb i'r huriwr os bydd yn gofyn am un
8. Lle y bo angen, helpu teithwyr i fynd i mewn ac allan o'r cerbyd
9. Trin gwybodaeth y maent wedi'i chael am deithwyr yn gyfrinachol
10. Diffodd yr injan os bydd angen iddynt aros
11. Gofyn bob amser a oes angen cymorth ar deithiwr sy'n agored i niwed a pheidio â gwneud rhagdybiaethau
12. Os bydd y teithiwr am deithio y tu allan i'r awdurdod lleol, cytuno ar bris cyn cychwyn neu gytuno i ddefnyddio tacsimedr (lle y bo'n gymwys)
13. (Yn achos gyrwyr cerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn) Sicrhau y gallant osod rampiau'r cerbyd yn gywir a helpu'r teithiwr yn y gadair olwyn i mewn ac allan o'r cerbyd yn ddiogel a chlymu'r gadair olwyn yn ddiogel.

Ni ddylai gyrwyr:

14. Gwneud sylwadau gwahaniaethol ynghylch oedran, rhywedd, rhywioldeb, anabledd, hil, crefydd na chredoau.
15. Defnyddio iaith sarhaus nac amhriodol yn gyhoeddus.
16. Smygu, defnyddio e-sigaréts, bwyta nac yfed yn y cerbyd
17. Rhoi na chymryd manylion unrhyw flogiau na gwefannau personol na defnyddio unrhyw fath o ddull cyfathrebu electronig i anfon negeseuon atdeithiwr nad ydynt yn ymwneud â hurio'r cerbyd. Mae hyn yn cynnwys safleoedd

rhwydweithio cymdeithasol megis Facebook, Twitter neu unrhyw fath arall o ddull cyfathrebu electronig at ddibenion negeseuon cymdeithasol.

18. Defnyddio eu safle i orfodi neu gyflyru teithwyr i ddilyn cred wleidyddol, ysbrydol neu grefyddol.
19. Tynnu lluniau (ac eithrio lluniau ar system CCTV cerbyd gymeradwy) o deithwyr hyd yn oed os byddant yn gofyn iddynt wneud hynny.
20. Ymddwyn mewn ffordd y gellid ystyried ei bod yn ymwithiol, yn orbersonol neu'n amhroffesiynol gydag unrhyw deithiwr ac ni ddylai byth roi unrhyw fath o rodd nac arian i deithiwr, waeth pa mor fach neu ddibwys ydyw.
21. Caniatáu i unrhyw gyfarpar sain beri niwsans i deithwyr
22. Gwneud defnydd amhriodol o gorn y cerbyd drwy ei ganu i dynnu sylwhurwyr ato, ac eithrio mewn argyfwng.

Ymddygiad gyrwyr cerbydau hacni ar safleoedd tacsis (safleoedd swyddogol neu answyddogol), dylai gyrwyr:

1. Ffurio rhes drefnus a symud ar hyd y rhes yn brydlon ac mewn trefn.
2. Mae'n rhaid i'r gyrrwr aros gyda'i gerbyd hacni bob amser yn ystod y cyfnodau y mae yn y safle ranc cerbyd hacni. Mae'n drosedd gadael cerbyd hacni heb oruchwyliaeth ar y safle.
3. Bod yn gwrtais wrth unrhyw farsialiaid tacsis a dilyn eu cyfarwyddiadau.
4. Peidio â gadael i'r cerbyd fod ar y safle oni bai ei fod ar gael i'w hurio ar unwaith.
5. Peidio ag aros am deithwyr sydd wedi'u hurio ymlaen llaw ar y safle

Gall y cod hwn newid yn unol â safonau Llywodraeth Cymru, ewch i

<https://www.llyw.cymru/tacsis-a-cherbydau-hurio-preifat> i gael y fersiwn diweddaraf o'r Côd

Atodiad 7 – Côt Gwisg Gyrwyr Cerbyd Hacni a Hurio Preifat

Canllaw ar god gwisg gyrrwr

Cydnabyddir, yn y diwydiant tacsis, fod Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat yn chwarae rôl bwysig wrth gyfleu delwedd gadarnhaol o'r ardal.

Er mwyn sicrhau bod y diwydiant cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat yn cyfleu delwedd broffesiynol a bod gyrwyr yn gyrru'n ddiogel, mae'r cod gwisg canlynol yn gymwys:

1. Dylai dillad fod yn lân, mewn cyflwr da a heb eu difrodi
2. Ni ddylai trowsus byr na sgertiau fod yn uwch na'r pengliniau
3. Dylai esgidiau ffitio o amgylch sawdl y droed
4. Ni ddylid gwisgo cyflau ('hoods') dros y pen wrth yrru

Mae enghreifftiau o ddillad derbyniol yn cynnwys:

- Trowsus/jîns trwsiadus
- Crys
- Crys Ti trwsiadus
- Trowsus byr trwsiadus
- Crysau Polo
- Siwmperi

Mae safonau gwisg annerbyniol yn cynnwys:

- Dillad ac arnynt sloganau neu graffigwaith o natur sarhaus/awgrymog
- Dillad brwnt, drewlyd, sydd wedi colli lliw neu wedi'u difrodi
- Esgidiau megis fflip-fflops neu 'sliders' nad oes ganddynt strapiau sawdl
- Sodlau uchel
- Capiau pêl fas neu fathau eraill o wisg pen sy'n cuddio'r wyneb
- Dillad nad ydynt yn gorchuddio'r ysgwyddau na rhan uchaf y breichiau megis
- festiau
- Dillad nad ydynt yn gorchuddio'r frest neu'r bol megis topiau â gwddf isel neu 'crop tops'.

Nid yw'r rhestrau uchod yn gynhwysfawr a gall fod safonau gwisg eraill nad ydynt yn dderbyniol, ym marn Swyddogion Awdurdodedig yr Awdurdod Trwyddedu. Gall methu â chydymffurfio â'r cod gwisg arwain at rybudd ysgrifenedig. Gall methiannau parhaus i gydymffurfio ar fwy na dau achlysur o fewn 12 mis arwain at atgyfeirio'r gyrrwr at y Pwyllgor Trwyddedu er mwyn iddo benderfynu ar unrhyw gamau ychwanegol sydd angen eu cymryd.

Gall y cod gwisg hwn newid yn unol â safonau Llywodraeth Cymru, ewch i <https://www.llyw.cymru/tacsis-a-cherbydau-hurio-preifat> i gael y fersiwn diweddaraf o'r Cod Gwisg.

Atodiad 8 – Proses Gwneud Cais am Gerbyd

Ffurflen gais a dogfennau ategol

Cyn rhoi trwydded ar gyfer cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat, rhaid i'r ymgeisydd, sef perchennog y cerbyd, gwblhau a chyflwyno i'r Awdurdod Trwyddedu gais cyflawn ar y ffurflen a bennir gan yr Awdurdod. Rhaid cyflwyno'r dogfennau canlynol gyda'r cais:

1. Dogfen V5 ddiweddaraf, ddiweddaraf y Cerbyd.
2. MOT cyfredol dilys a gyhoeddwyd gan DVSA, (a elwid gynt yn VOSA)
3. Tystysgrif cydymffurfio wedi'i chwblhau gan un o'r gorsafoedd profi sy'n cymryd rhan yn y gwaith o brofi ac archwilio cerbydau hacni yng Ngheredigion.
4. Tystysgrif yswiriant a roddir ar sail gwbl gynhwysfawr sy'n cynnwys y defnydd ar gyfer "Cludiant Teithwyr i'w Hurio a Gwobrwyo" a hefyd ar gyfer gyrrwr(wyr) cerbyd o'r fath a enwir.
5. Tystiolaeth bod y cerbyd wedi'i gofrestru o dan Ddeddf Cerbydau (Cartrefi) a Chofrestru 1994.
6. Tystysgrif DBS sylfaenol.
7. Cod siec un-amser ar gyfer gwiriad treth HMRC.

Ni roddir y drwydded oni bai bod y dogfennau gofynnol yn cael eu cyflwyno. Rhaid i'r dogfennau hyn fod ar gael yn rhwydd i'w harchwilio unrhyw bryd gan Swyddog Awdurdodedig yr Awdurdod Trwyddedu yn ystod cyfnod y drwydded.

Mae'n bosibl y bydd angen i'r ymgeisydd gyflwyno dogfennaeth bellach yn tystio i addasrwydd y cerbyd i fod yn gerbyd hacni trwyddedig. Gall hyn gynnwys dogfennau a gyhoeddir gan gorff ardystio neu asiantaeth berthnasol ar ôl i gerbyd gael ei addasu neu ei addasu neu ar ôl i waith atgyweirio helaeth gael ei wneud.

Bydd pob cais yn cael ei drin yn ôl ei deilyngdod ei hun ac os caiff ei ganiatáu, bydd yn ddilys am uchafswm o ddeuddeg mis. Cyfrifoldeb y perchennog yw sicrhau bod cais i adnewyddu'r drwydded yn cael ei gyflwyno mewn da bryd cyn dyddiad dod i ben y drwydded gan nad oes cyfnod o ras awtomatig.

Bydd unrhyw geisiadau a dderbynnir ar ôl y dyddiad dod i ben fel arfer yn cael eu trin fel cais newydd, oni bai yn ôl disgresiwn y Swyddogion bod yr amgylchiadau'n ei hystyried yn dderbyniol i adnewyddu'r cais.

Ni roddir trwydded cerbyd hyd nes y telir y ffi briodol. Lle gwneir taliad gyda siec a gaiff ei gwrthod wedyn, bydd unrhyw drwydded a roddir yn ddi-rym.

Mae cerbyd a drwyddedir gan yr Awdurdod hwn yn parhau i fod yn gerbyd trwyddedig i'w hurio a'i wobrwyo mewn cerbyd hacni am gyfnod ei drwydded neu hyd nes y bydd y drwydded yn dod i ben, wedi'i hatal, ei dirymu neu ei hildio. Gwaherddir symud unrhyw lifrai unwaith y bydd y cerbyd wedi'i drwyddedu.

Atodiad 9 – Amodau Trwyddedau Cerbydau Hacni

1. AMODAU CYFFREDINOL

- a) Mae cerbyd sydd wedi ei drwyddedu gan yr Awdurdod hwn yn parhau i fod yn gerbyd trwyddedig i'w ddefnyddio fel cerbyd hacni am dâl drwy gydol cyfnod y drwydded neu hyd nes daw'r drwydded i ben neu hyd nes caiff ei hatal, ei dirymu neu'i hildio.
- b) Dim ond rhywun sydd â thrwydded yrru ddeuol gyfredol a roddwyd gan Awdurdod Trwyddedu Ceredigion a gaiff yrru'r cerbyd. Bydd yr amod hwnnw'n gymwys ar bob adeg ac eithrio pan fydd gweithiwr garej y mae'r perchennog yn ei chyflogi i wneud gwaith atgyweirio ac/neu waith cynnal a chadw ar y cerbyd yn rhoi prawf ar y cerbyd trwy ei yrru ar yr heol.

2. CYFRIFOLDEBAU HYSBYSU

- 1) Yn ystod cyfnod trwydded a roddwyd gan yr Awdurdod Trwyddedu, os bydd yr wybodaeth a ddarparwyd gan yr ymgeisydd i gael y drwydded yn newid am unrhyw reswm, bydd yn rhaid rhoi gwybod ar unwaith i'r Awdurdod Trwyddedu yn ysgrifenedig am y newidiadau.
- 2) Dan adran 50(3) Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976, rhaid i berchennog unrhyw gerbyd trwyddedig, yn unol â'r gyfraith, roi gwybod i'r Awdurdod Trwyddedu am unrhyw ddigwyddiad y bu'r cerbyd hwnnw'n rhan ohono a achosodd ddifrod a effeithiodd ar ddiogelwch, perfformiad neu ymddangosiad y cerbyd, a hynny cyn pen deuddeg a thrigain [72] o oriau ar ôl y digwyddiad.
- 3) Os bydd perchennog cerbyd hacni y mae'r Awdurdod Trwyddedu wedi rhoi trwydded cerbyd iddo'n trosglwyddo'i fuddiant yn y cerbyd hacni i rywun heblaw am y perchennog y mae ei enw'n ymddangos ar y drwydded, rhaid iddo roi gwybod yn ysgrifenedig i'r Awdurdod Trwyddedu cyn pen pedwar diwrnod ar ddeg [14] ar ôl trosglwyddo'r cerbyd, gan roi enw a chyfeiriad y sawl y mae'r cerbyd hacni wedi'i drosglwyddo iddo.

3. ADEILADU CERBYDAU CYFFREDINOL

- 1) Ni fydd yr Awdurdod Trwyddedu yn adnewyddu unrhyw drwydded i ddefnyddio cerbyd fel cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat os yw'r cerbyd perthnasol wedi'i raddio'n gerbyd wedi'i achub Categori A, Categori B, Categori C, Categori D neu Gategori S ("write-off" yswiriant) ar ôl y dyddiad y cafodd y cerbyd ei drwyddedu gyntaf gan y Cyngor. Fodd bynnag, gellir ail-drwyddedu cerbydau sydd wedi'u graddio fel cerbyd wedi'i achub Categori N ar yr amod bod yr ymgeisydd neu'r perchennog wedi darparu adroddiad peiriannydd

priodol (wedi'i gymeradwyo gan yr Awdurdod Trwyddedu) sy'n gwirio safon y gwaith atgyweirio.

2) Bydd pob cerbyd yn gerbyd gyriant llaw dde ac:

- a. Bydd wedi'i adeiladu fel bod y drysau'n agor yn ddigon llydan i sicrhau bod modd i deithwyr fynd i mewn iddo ac allan ohono'n rhwydd heb ddim anghyfleustra.
- b. Bydd yn lliw gwyn a hynny wedi ei gadarnhau ar ddogfen V5 y cerbyd.
- c. Bydd pob cerbyd yn addas i'w ddefnyddio ymhob tywydd.

3) Rhaid i bob cerbyd i'w ystyried ar gyfer trwyddedu gydymffurfio â:

- i) Pob agwedd ar ofynion Rheoliadau Cerbydau Modur (Cymeradwyaeth Math) 1980
- ii) Rheoliadau Cerbydau Modur (Cymeradwyaeth Math) (Prydain Fawr 1984).
- iii) Rheoliadau Cerbydau Modur (Cymeradwyaeth Math y GE) 1998 ac unrhyw ddeddfwriaeth genedlaethol neu ryngwladol bellach fel y bo'n berthnasol.
- iv) Rheoliadau Cerbydau Ffordd (Adeiladu a Defnyddio) 1986 (C&U).
- v) Pob agwedd o reoliadau cerbydau Prydeinig ac Ewropeaidd a bod yn 'fath gymeradwy' i ofynion categori M1 Cyfarwydddeb Cymeradwyo Math Cyfan y Gymuned Ewropeaidd 2007/46/EC fel y'i diwygiwyd. <http://www.dft.gov.uk/vca/vehicletype/index.asp>

4) Yn absenoldeb Cymeradwyaeth Math Cyfan y Gymuned Ewropeaidd, neu os yw cerbyd wedi'i addasu mewn unrhyw ffordd ers ei weithgynhyrchu, gellir ystyried cerbydau sydd wedi:

- a. Cymeradwyaeth Math Cyfresi Bach Cenedlaethol:
<http://www.dft.gov.uk/vca/vehicletype/index.asp>
- neu
- b. Cymeradwyaeth Cerbyd Unigol:
<http://www.dft.gov.uk/vca/vehicletype/index.asp>

5) Rhaid i bob cerbyd hacni sydd wedi'i addasu'n benodol ar gyfer cludo defnyddwyr cadeiriau olwyn fod ar gael i ddefnyddiwr cadair olwyn i'w halio unrhyw bryd.

4. POLISI OEDRAN Y CERBYD

1) Ar y dyddiad y caiff y cerbyd ei gyflwyno am y tro cyntaf ar gyfer trwydded cerbyd hacni, ni fydd mwy na 5 mlynedd wedi mynd heibio ers dyddiad cofrestru cyntaf y cerbyd gyda'r Asiantaeth Trwyddedu Gyrwyr a Cherbydau (DVLA).

- 2) Caniateir cyflwyno cerbydau sydd wedi eu cynllunio neu'u haddasu'n benodol ar gyfer defnyddwyr cadeiriau olwyn neu deithwyr â namau neu gyfyngiadau corfforol i'w trwyddedu am y tro cyntaf os nad oes mwy nag 8 mlynedd wedi mynd heibio ers y dyddiad cofrestru cyntaf gyda'r Asiantaeth Trwyddedu Gyrwyr a Cherbydau (DVLA).
- 3) Ni fydd unrhyw gerbyd yn gymwys i gael ei ailrwyddedu os oes mwy na 10 mlynedd wedi mynd heibio ers y dyddiad cofrestru cyntaf, ac eithrio cerbydau a addaswyd yn benodol i gludo defnyddwyr cadeiriau olwyn neu deithwyr â namau neu gyfyngiadau corfforol. Gellir parhau i adnewyddu cerbydau o'r fath ar ôl hynny, yn ôl disgrisiwn yr Awdurdod Trwyddedu, neu hyd at 15 mlynedd ar ôl y dyddiad y cafodd y cerbyd ei gofrestru am y tro cyntaf gyda'r DVLA, pa un bynnag yw'r cynharaf.
- 4) Ar gyfer cerbydau sydd wedi cyrraedd yr oedran uchaf ar gyfer trwyddedu ond sydd mewn cyflwr eithriadol o dda, gall y gweithredwr neu'r perchennog gyfeirio at **Atodiad 11** – Polisi Cyflwr Eithriadol.

5. MESURYDD Y TACSI

Mae gan 'Mesurydd tacsï' yr un ystyr ag yn Adran 80 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976, sef:

'...unrhyw ddyfais ar gyfer cyfrifo'r pris sydd i'w godi mewn perthynas ag unrhyw daith mewn cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat drwy gyfeirio at y pellter a deithiwyd neu'r amser a aeth heibio ers dechrau'r daith, neu gyfuniad o'r ddau;'

- 1) Rhaid gosod mesuryddion tacsï ar bob cerbyd hacni, a gellir eu gosod ar gerbydau hurio preifat.
- 2) Lle gosodir mesurydd tacsï, rhaid iddo fod:
 - i. Cydymffurfio'n llawn â Rheoliadau Offerynnau Mesur (Tacsimetrau) 2006, a chael ei ardystio gan gorff hysbysedig yn unol â'r Gyfarwydddeb Offerynnau Mesur (MID) (2004/22/EC), yn enwedig Atodiad 007;
 - ii. Yn achos tacsï, sydd â dyfais, y bydd eu defnydd/gweithred yn dod â'r mesurydd tacsï i weithio ac yn achosi i'r gair 'HIRED' ymddangos ar wyneb y mesurydd tacsï a rhaid bod dyfais o'r fath yn gallu cael ei chloi mewn sefyllfa fel nad yw peiriannau'r mesurydd tacsï ar waith ac na chofnodir pris tocyn ar wyneb y mesurydd tacsï;
 - iii. Yn achos tacsï, wedi'i raddnodi yn erbyn safon briodol i sicrhau nad yw'r tariff a godir yn fwy na'r prisiau teithio uchaf a bennir gan yr awdurdod trwyddedu;
 - iv. Rheoli calendr;

- v. Wedi'i osod ar y cerbyd gyda seliau/offerynnau priodol i atal unrhyw berson rhag ymyrryd â'r mesurydd ac eithrio trwy dorri, difrodi neu ddisodli'r seliau/offer yn barhaol;
 - vi. Sicrhewch fod y gair 'FARE' wedi'i argraffu ar wyneb y mesurydd mewn llythrennau plaen fel ei fod yn amlwg yn berthnasol i'r pris a gofnodwyd arno; a
 - vii. Wedi'i ategu gan dystysgrif/adroddiad cydymffurfio a gyhoeddwyd gan fesurydd tacsï a gymeradwywyd gan yr awdurdod lleol (bydd yr awdurdod trwyddedu ond yn derbyn tystysgrif a gyhoeddwyd o fewn y 10 diwrnod gwaith blaenorol).
- 3) Mewn perthynas â thacsi, os bydd perchennog yn methu â chyflwyno tystysgrif/adroddiad cydymffurfio dilys i'r awdurdod trwyddedu (oni bai ei fod yn cael ei ohirio neu ei atal gan reswm digonol wedi'i dderbyn a'i gytuno gan yr awdurdod trwyddedu), gall yr awdurdod trwyddedu atal dros dro y drwydded a'i gwneud yn ofynnol i berchennog y tacsi hwnnw ddychwelyd yr holl blatiau i'r awdurdod trwyddedu yn amodol ar unrhyw gyfnod apêl.
 - 4) Pan fydd y mesurydd tacsï ar waith, bydd pris tocyn heb fod yn fwy na'r gyfradd a osodwyd gan yr awdurdod hwn a'i arddangos ar y cerdyn tariff yn cael ei gofnodi ar wyneb y mesurydd tacsï mewn ffigurau clir a darllenadwy.
 - 5) Bydd y mesurydd tacsï yn cael ei osod yn y fath fan fel bod yr holl llythrennau a ffigurau ar yr wyneb i'w gweld yn glir bob amser i unrhyw un sy'n cael ei gludo yn y cerbyd ac i'r diben hwnnw, bydd modd goleuo'r llythrennau a'r ffigurau'n briodol yn ystod unrhyw gyfnod o logi.
 - 6) Ni fydd perchennog cerbyd hacni yn ymyrryd ag unrhyw un heblaw arbenigwr mesurydd tacsï cymeradwy, nac yn caniatáu i unrhyw un arall ymyrryd ag unrhyw fesurydd tacsï, y mae'r cerbyd wedi'i gyfarparu ag ef, neu'r ffitiadau sydd ynddo, neu'r seliau sydd ynghlwm wrtho.
 - 7) Ni ddylir perchennog cerbyd hacni ymyrryd ag unrhyw un heblaw arbenigwr mesurydd tacsï cymeradwy, nac yn caniatáu i unrhyw un arall ymyrryd ag unrhyw fesurydd tacsï, y mae'r cerbyd wedi'i gyfarparu ag ef, neu'r ffitiadau sydd ynddo, neu'r seliau sydd ynghlwm wrtho.

6. ARWYDD AR Y TÔ

- 1) Rhaid gosod yr arwydd ar ganol y tô yn y cerbyd hacni. Rhaid iddo fod yn wyn, ond caniateir i gefn yr arwydd fod yn ambr neu'n goch. Rhaid bod y goleuadau sydd y tu mewn i'r arwydd yn cydweddu â'r casyn allanol. Yr hyn y mae'r Awdurdod Trwyddedu'n ei olygu wrth hyn yw bod disgwyl i'r goleuadau mewnol fod yn wyn neu'n ambr i gydweddu â lliw'r uned allanol.
- 2) Rhaid i'r golau to fod yn ddigon llachar i ddangos yn glir bod y cerbyd ar gael i'w logi. Rhaid disodli lampau pylu neu wasgaredig.

- 3) Rhaid defnyddio gwifren i gysylltu'r arwydd ar y to â'r mesurydd tacsï i sicrhau bod modd diffodd y golau pan fydd yn cario teithiwr a phan fydd y mesurydd yn rhedeg.
- 4) Rhaid i'r geiriau "For Hire" neu "TAXI" neu "TACSI" ymddangos mewn llythrennau plaen o leiaf dwy fodfedd o uchder ar arwydd y to a rhaid eu goleuo i ddangos yn glir ac yn hwylus i bobl tu allan i'r cerbyd a yw ar gael i'w hurio ai peidio.

7. CYNNAL A CHADW

- 1) Rhaid cadw'r cerbyd yn lân a'i gynnal a'i gadw mewn cyflwr sy'n cydymffurfio â'r Ddeddf Cerbydau Modur (Gwneuthuriad a Defnydd), Deddf Traffig y Ffyrdd a'r amodau a bennir gan yr Awdurdod Trwyddedu.
- 2) Rhaid cadw'r cerbyd mewn cyflwr effeithlon, taclus, glân a diogel i gludo teithwyr. O ran ystyr y gair effeithlon, yr hyn mae'r Awdurdod Trwyddedu'n ei olygu yw bod rhaid i deithwyr allu camu i mewn ac allan o'r cerbyd heb fod rhaid symud nwyddau neu sbwriel o'r seddi na'r llawr.

8. ARWYDDION A HYSBYSEBION

- 1) Rhaid gosod arwydd darllenadwy mewn man amlwg yn y cerbyd sy'n gofyn i'r teithwyr ddefnyddio'r gwregysau diogelwch.
- 2) Rhaid gosod arwydd darllenadwy mewn man amlwg yn y cerbyd sy'n gwahardd y teithwyr rhag ysmegu yn y cerbyd. Gellir cael arwyddion newydd oddi wrth yr Awdurdod am ffi fach.
- 3) Rhaid i'r perchennog sicrhau bod arwydd o faint, math a chynllun a bennir gan yr Awdurdod Trwyddedu, ac a ddarperir ganddo, yn cael ei osod ar ddau ddrws blaen y cerbyd. Rhaid gosod yr arwyddion yn unol â chyfarwyddyd llafar neu ysgrifenedig swyddogion yr Awdurdod Trwyddedu. Bydd logo'r Awdurdod Trwyddedu'n parhau i fod yn eiddo i'r Awdurdod Trwyddedu a phan fydd y cerbyd yn peidio â chael ei drwyddedu gan yr Awdurdod, rhaid tynnu'r logos oddi ar y cerbyd a'u dychwelyd yn ddi-oed i'r Awdurdod Trwyddedu.
- 4) Ni chaniateir peintio neu osod ffitiadau, arwyddion na hysbysebion ar y cerbyd neu eu harddangos o fewn y cerbyd, oni bai i'r Awdurdod Trwyddedu roi cymeradwyaeth ysgrifenedig.
- 5) Mae'r Awdurdod Trwyddedu yn darparu sticeri Dim Ysmegu a rhaid eu gosod ar y tu mewn i ffenestri cefn y cerbyd i hysbysu teithwyr na chaniateir ysmegu yn y cerbyd.

- 6) Rhaid i bob hysbyseb gydymffurfio â gofynion y Cyngor Safonau Hysbysebu ym mhob mater sy'n ymwneud â chwaeth dda, o ran cynnwys ac edrychiad ac ni fydd yn ymwneud â materion sy'n ymwneud â thybaco, gamblo, alcohol, gwleidyddiaeth, crefydd, materion o natur rywiol, neu unrhyw gynnwys arall sy'n debygol o achosi tramgwydd.

9. TALIADAU CERDYN

- 1) Gellir gosod dyfais talu cerdyn credyd a debyd a gymeradwyir gan y cyngor ar gerbydau trwyddedig. Rhaid bod gan y ddyfais y cyfleuster i gynhyrchu derbynneb wedi'i hargraffu.
- 2) Lle mae dyfais talu â cherdyn wedi'i gosod ar gerbyd, rhaid arddangos dau arwydd ddwy-ochr, rhaid arddangos arwyddion dwy ochr, naill ai'n nodi logos cwmni cardiau neu arwydd dwyieithog (Cymraeg a Saesneg) yn nodi 'Mae'r cerbyd trwyddedig hwn bellach yn derbyn taliadau cerdyn credyd a debyd gan gynnwys taliadau digyswllt. '
- 3) Rhaid gosod yr arwydd yn fewnol ar dop y ddwy ffenestr teithwyr.
- 4) Pe bai problem yn codi gyda thaliad cerdyn, dylai'r gyrrwr ddilyn y cyngor hwn:
 - Gofynnwch i'r teithiwr roi cynnig ar y cerdyn talu eto
 - Os bydd y mater yn parhau, gofynnwch i'r teithiwr a oes ganddo gerdyn neu arian parod arall
 - Cynigiwch fynd â'r teithiwr i'r peiriant ATM agosaf (pwynt arian)
 - Os bydd y teithiwr yn gwrthod talu'r tocyn, ystyriwch gysylltu â'r heddlu.
 - Dylai gyrrwyr wirio bod eu taliad cerdyn yn gweithio cyn iddynt ddechrau gweithio, gan gynnwys sicrhau ei fod yn gallu argraffu derbynebau.

10. TREFNIADAU EISTEDD

1. Er mwyn trwyddedu cerbyd yn gerbyd hacni, caniateir cludo hyd at wyth teithiwr yn y cerbyd yn unig. Mae unrhyw gerbyd sy'n cludo mwy nag wyth teithiwr yn Gerbyd Gwasanaeth Cyhoeddus o dan Ddeddf Cerbydau Cyhoeddus i Deithwyr 1981, adran 1(1), ac ni all yr Awdurdod Trwyddedu ei drwyddedu fel cerbyd hacni.
2. Rhaid bod modd i o leiaf tri [3] ond dim mwy nag wyth teithiwr eistedd yn y cerbyd, yn ychwanegol at y gyrrwr. Tybir bod pob sedd yn darparu lle i un person eistedd; beth bynnag yw ei oedran. Dim plant heb gwmni i'w cludo o flaen y cerbyd.
3. Rhaid i gerbydau sydd wedi'u trwyddedu i gludo wyth teithiwr beidio â chynnwys seddi i fwy nag wyth teithiwr. At y diben hwn, pan fo seddi ar wahân wedi'u gosod, tybir bod pob sedd yn darparu lle i un teithiwr eistedd, beth

bynag yw ei oedran. Pan fo seddi parhaus wedi'u gosod, rhaid i hyd y sedd, wedi'i fesur mewn llinell syth ar hyd blaen y sedd, ganiatáu o leiaf 405mm o le i bob person eistedd.

4. Os oes un sedd neu ragor wedi'u tynnu o'r cerbyd ar gyfer cludo cadeiriau olwyn, sgwteri symudedd neu gymorth symudedd arall, rhaid sicrhau bod y lle hwnnw ar gael yn barhaol ar gyfer offer y defnyddiwr(defnyddwyr) a rhaid blocio pwyntiau gosod y sedd(i) a dynnwyd oddi yno'n barhaol, neu'u hatal fel arall fel na fydd modd eu defnyddio, a hynny mewn modd sy'n dderbyniol gan yr Awdurdod Trwyddedu ac na fydd yn effeithio ar y modd y caiff cadair olwyn a/neu gymorth symudedd eu rhoi'n sownd.
5. Rhaid i'r seddi, gan gynnwys cadeiriau olwyn, wynebu naill ai am ymlaen neu am yn ôl.
6. Ran pob sedd, boed yn sedd ar wahân neu'n rhan o sedd ddi-dor, gan gynnwys cadeiriau olwyn, bydd angen bod gwregys diogelwch ar gael ar gyfer pob teithiwr a phob un yn cydymffurfio â'r Rheoliadau Cerbydau Modur (Gwisgo Gwregysau Diogelwch) cyfredol.
7. Bydd angen bod gwregysau diogelwch neu harneisiau wedi'u neilltuo ar gyfer pob cerbyd sydd â phwyntiau angori ar gyfer ataliadau a bydd angen sicrhau eu bod ar gael i'w defnyddio ar unwaith ar gyfer pob pwynt angori.
8. Bydd angen nodi rhif plât y cerbyd hwnnw mewn inc parhaol ar bob harnais a phob gwregys sydd wedi eu neilltuo i'r cerbyd a rhaid peidio â'u trosglwyddo na'u benthyg i gerbyd arall.
9. Wrth eu defnyddio, bydd pob harnais yn sownd wrth y cerbyd yn ddiogel a bydd angen eu defnyddio'n unol â chanllawiau'r gwneuthurwr. Mae "gwregysau'r anabl" yn wregysau neu harneisiau sydd wedi eu cynllunio neu'u haddasu'n benodol at ddefnydd oedolion neu bobl ifanc y mae rhyw nam corfforol neu feddyliol arnynt a'r bwriad yw na fydd neb ond y bobl hynny'n eu defnyddio.

11. HYG YRCHEDD

Amodau Hwyluso Mynediad ar gyfer Cerbydau Dynodedig

Nod yr Awdurdod Trwyddedu yw sicrhau, lle y bo hynny'n rhesymol ymarferol, fod holl breswylwyr Ceredigion yn cael mynediad dibynadwy i drafnidiaeth ddiogel o fewn yr Awdurdod.

"Mae tua phumed o bobl y DU yn anabl. Mae'r Adran Gwaith a Phensiynau'n amcangyfrif bod dros 10 miliwn o bobl anabl ym Mhrydain ar hyn o bryd, y mae 4.6 miliwn ohonynt yn hŷn nag oedran pensiwn y wladwriaeth. Mae saith can mil yn

blant. Ceir unigolyn anabl yn un o bob pedwar aelwyd; ac mae amcanestyniadau'r Swyddfa Ystadegau Gwladol yn dangos cynnydd clir ym mhoblogaeth y DU hyd at 2031. Hefyd, rhagwelir y bydd 27 miliwn o bobl dros 50 oed erbyn 2031. Mae cyfraddau anabledd yn codi gydag oedran, ac mae rhai amcangyfrifon yn rhagweld cynnydd o 69 y cant dros yr 20 mlynedd nesaf yn nifer y bobl sy'n wynebu anabledd" (*Ymgynghoriad yr Adran Drafnidiaeth ar wella Mynediad i Dacsis, Chwefror 2009*)

Diben yr amodau hyn yw hwyluso mynediad i gerbydau trwyddedig (cerbydau hacni a hurio preifat) ar gyfer defnyddwyr cadair olwyn a phobl ag anableddau a/neu namau. Felly, mae'n bwysig canolbwyntio ar y gwasanaeth y mae ein diwydiant Hacni a Hurio Preifat yn ei ddarparu drwy wella mynediad i dacsis fel y gall holl breswylwyr Ceredigion gael lefel gydradd o wasanaeth a mynediad gwell i swyddi, gwasanaethau, cyfleusterau hamdden a rhwydweithiau cymdeithasol.

Bwriedir i'r Polisi hwn weithio ochr yn ochr â'r Polisi Cyffredinol ar Drwyddedu Cerbydau Hacni a Hurio Preifat, a dylid ei ddarllen ar y cyd â'r Polisi hwnnw. Dylid cyfeirio at yr amodau sy'n ymwneud â'r math o gerbyd sy'n drwyddedig neu y gellir ei drwyddedu (h.y. Cerbyd Hacni neu Hurio Preifat).

Gall yr Awdurdod Trwyddedu, wrth gymeradwyo trwydded cerbyd hacni, o dan Ddeddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Trefol 1847, atodi amodau y mae'n eu hystyried yn rhesymol o angenrheidiol. Yn ogystal â'r amodau hyn ac, wrth ddilyn Deddf Cydraddoldeb 2010, ni chymeradwyir trwydded i gerbyd at ddibenion arbennig oni bai fod y cerbyd yn cydymffurfio â'r amodau a nodir yn y polisi cyffredinol a'r amodau hwyluso mynediad a osodir gan yr Awdurdod.

Dosbarthiad Cerbydau:

Gall y mathau canlynol o gerbydau gael eu trwyddedu fel Cerbydau Hacni neu Hurio Preifat gan gymryd eu bod yn cydymffurfio â'r holl ofynion statudol cyfredol ar gyfer cerbydau modur a'r gofynion anstatudol a osodir gan yr Awdurdod Trwyddedu:

- **Categori M1:** Cerbydau wedi'u dylunio a'u hadeiladu i gario teithwyr ac sy'n cynnwys dim mwy nag wyth sedd yn ychwanegol at sedd y gyrrwr.
- **Categori M2:** Fel arfer, ni fyddai modd trwyddedu cerbyd categori M2 fel cerbyd hacni neu hurio preifat oni bai ei fod wedi'i addasu i'w gymeradwyo fel cerbyd categori M1.
- **Categori N1:** Cerbydau wedi'u dylunio a'u hadeiladu i gario nwyddau sydd â màs o ddim mwy na 3.5 tonnall ac sydd wedi'u haddasu i gario hyd at wyth [8] teithiwr.

Ardystiad Cerbydau

Gall yr ystod ganlynol o ardystiad/dogfennaeth gael ei derbyn gan yr Awdurdod Trwyddedu ar yr adeg y caiff y cerbydau eu trwyddedu ar yr amod bod y dogfennau wedi cael eu cyhoeddi gan y corff ardystio perthnasol yn dilyn archwiliad o addasiad(au) diweddaraf y cerbydau:

- i) Cadarnhad o gydymffurfiaeth Cymeradwyaeth Wirfoddol i Gerbydau Sengl (VSVA)
- ii) Cadarnhad o gydymffurfiaeth Cymeradwyaeth Wirfoddol i Gerbydau Unigol (VIVA)

- iii) Tystysgrif Addasrwydd Cychwynnol (COIF)
- iv) Cymeradwyaeth Math Cerbyd Cyfan Ewropeaidd (EWVTA)

Cerbydau mynediad i gadeiriau olwyn a cherbydau at ddibenion arbennig

Manyleb:

- i) Rhaid i bob cerbyd a addaswyd neu a newidiwyd i gludo defnyddwyr cadeiriau olwyn basio archwiliad ar gyfer Cymeradwyaeth Wirfoddol i Gerbydau Unigol (VIVA), a bydd angen cyflwyno'r dogfennau DVSA/VOSA perthnasol (gweler uchod) sy'n profi'r gymeradwyaeth honno i'r awdurdod trwyddedu wrth gyflwyno'r cerbyd am drwydded am y tro cyntaf a phob tro y gwneir cais i'w hadnewyddu wedi hynny.
- ii) Ni ddylid gosod na chario offer a/neu osodiadau y tu mewn na'r tu allan i gerbyd trwyddedig ac eithrio'r rheini a gymeradwyir gan y corff ardystio perthnasol. Er enghraifft: Mae gwregys diogelwch yn un sy'n bodloni Safonau Prydeinig neu Ewropeaidd, neu'r cyfwerth, a amlinellir yn Rheoliadau Adeiladu a Defnydd 47, wedi'i osod yn gywir yn gweithio'n briodol ac yn arddangos 'e' neu 'E' wedi'i ddilyn gan rif neu 'nod barcud' BS. Dylai gorffeniad gwrth-lithro fod ar bob arwyneb y gallai defnyddiwr cadair olwyn ei ddefnyddio, a dylid ei gynnal felly.
- iii) Dylai fod cyngor digonol, gweladwy yn y cerbyd i ddefnyddwyr cadair olwyn a'r gyrrwr ar leoli cadeiriau olwyn a defnyddio offer sefydlogi cadeiriau olwyn a systemau diogelu defnyddwyr.
- iv) Ar y tu allan i'r cerbyd dylid dangos yn glir fod y cerbyd yn cynnig mynediad i gadeiriau olwyn: caiff arwydd a ddyluniwyd gan yr Awdurdod Trwyddedu ei roi ger unrhyw fynedfa i ddefnyddwyr cadair olwyn.
- v) Rhaid i'r gair 'TACSI' neu 'TAXI' fod wedi'i brintio'n glir ar y golau to, gyda'r gair hwnnw'n wynebu ymlaen. Bydd y gair i'w weld yn glir gyda'r dydd a'r nos i ddangos bod y Cerbyd Hacni ar gael i'w hurio. Ni ddylai golau to gael ei osod ar gerbyd Hurio Preifat.
- vi) Rhaid i gerbydau sydd ag offer codi gydymffurfio â LOLER (rheoliadau gweithrediadau codi ac offer codi) cyfredol. Mae rhagor o wybodaeth ar gael gan yr Awdurdod Gweithredol Iechyd a Diogelwch neu drwy ddilyn y ddolen hon: <http://www.hse.gov.uk/pubns/indg339.pdf>

Cymeradwyaeth Wirfoddol i Gerbydau Unigol

Nid yw addasiadau i gerbydau, megis newid sy'n ei wneud yn wahanol i fanyleb wreiddiol y gweithgynhyrchwr, neu ryw fath o addasiad i gludo defnyddwyr cadair olwyn neu deithwyr ag anghenion arbenigol, fel arfer wedi'u cwmpasu gan brofion MOT safonol, felly mae'n hanfodol at ddibenion diogelu'r cyhoedd fod yr holl addasiadau i gerbydau'n cael eu harchwilio gan awdurdod cymwys megis DVSA (VOSA gynt) i sicrhau bod yr addasiad/au, dyluniad a'r adeiledd yn ddiogel, yn addas at y diben ac yn bodloni'r holl reoliadau cerbydau a diogelwch ffyrdd perthnasol. Un enghraifft lle nad yw addasiad i gerbyd wedi'i gwmpasu gan feini prawf archwilio MOT yw lle bo lifft wedi'i osod at ddefnydd teithwyr. Caiff y lifft ei archwilio a'i brofi i safonau LOLER gan berson cymwys cyn cael ei ardystio'n ddiogel ac yn addas ar gyfer gwasanaeth.

Bydd cerbydau a drwyddedwyd yn flaenorol o dan gynllun Cymeradwyaeth Wirfoddol i Gerbydau Sengl (VSVA) VOSA yn parhau'n ddilys ac ni fydd angen archwiliad VIVA pellach oni bai fod y cerbyd hwnnw heb gael ei addasu ymhellach ers cyhoeddi'r ddogfen cadarnhau cydymffurfiaeth VSVA. Os mai dyma'r achos, bydd angen iddo gael ei gyflwyno i'w archwilio o dan y cynllun VIVA cyfredol.

Mae angen dogfen cadarnhau cydymffurfiaeth archwiliad IVA VOSA ar gerbydau teithwyr sydd wedi'u haddasu a/neu eu newid ar yr adeg y cânt eu trwyddedu.

Rhaid cyflwyno dogfen cydymffurfiaeth VSVA a/neu VIVA i'r Awdurdod Trwyddedu ar y dyddiad y cyflwynir y cerbyd i'w drwyddedu am y tro cyntaf ac ar gyfer pob adnewyddiad wedi hynny. Rhaid i ddogfen cydymffurfiaeth VSVA a/neu VIVA fod ar gael i'w harchwilio gan swyddog awdurdodedig neu gwnstabl.

Seddi â blaenoriaeth a gofod i deithwyr â lefelau symudedd is

- i) Dan y gyfraith, rhaid i glustogau seddi â blaenoriaeth, gan eu mesur o'r arwyneb fertigol ar hyd blaen y sedd gan basio drwy ganol yr arwyneb yr eisteddir arno, fod o leiaf 220mm ar y naill ochr.
- ii) Rhaid bod digon o le ar gyfer ci tywys o dan, neu'n agos at, o leiaf un o'r seddi â blaenoriaeth. Ni ddylai'r gofod hwn ffurfio rhan o'r eil.
- iii) Lle bo sedd wedi'i symud er mwyn cario defnyddiwr cadair olwyn; rhaid i'r gofod hwnnw fod ar gael yn barhaol ar gyfer defnyddwyr cadair olwyn a rhaid i bwyntiau gosod y seddi a symudwyd gael eu blocio'n barhaol neu fel arall eu hanalluogi i foddhad yr Awdurdod Trwyddedu.
- iv) Rhaid i'r seddi wynebu ymlaen neu yn ôl. Ni ddylai teithwyr, gan gynnwys y rheini sy'n teithio ar eu heistedd yn eu cadeiriau olwyn, wynebu i'r ochr wrth deithio yn y cerbyd.

Harneisiau a Gwregysau Diogelwch

Mae gwregysau diogelwch i'r anabl yn wregysau diogelwch neu'n harneisiau sydd wedi'u dylunio neu eu haddasu'n benodol at ddefnydd oedolyn neu berson ifanc sy'n dioddef o nam corfforol neu feddyliol ac ni chânt eu defnyddio ond gan berson o'r fath.

Bydd gofod i gadeiriau olwyn yn cynnwys y canlynol:

- a) System diogelu cadeiriau olwyn a'u defnyddwyr sy'n cydymffurfio ag eitem 19 Cyfarwydddeb 2007/46/CE, Ychwanegiad XI, Atodiad 3;

NEU

- b) System ddiogelu yn cynnwys:
 - i. System sefydlogi cadeiriau olwyn 4-pwynt sy'n addas at ddefnydd cyffredinol gan gadeiriau olwyn; a
 - ii. System diogelu defnyddwyr cadair olwyn sy'n cynnwys o leiaf dri phwynt angori i ddarparu system i ddal y pelfis a'r torso uchaf.
 - iii. Rhaid i'r holl wregysau i bobl anabl fod wedi'u gosod yn ddiogel ar y cerbyd a gweithredu yn ôl y bwriad.
 - iv. Rhaid i unrhyw harneisiau neu wregysau a aseirir i gerbyd arddangos yn barhaol rif plât mynegai'r cerbyd hwnnw, ac ni ddylent gael eu trosglwyddo na'u benthyca i gerbyd arall.

Dyletswyddau'r Gyrrwr

- i. Mae'r Awdurdod Trwyddedu'n ceisio sicrhau, lle y bo hynny'n rhesymol ymarferol, fod gyrwyr cerbydau dynodedig a drwyddedir gan yr awdurdod hwn yn ddigon cymwys i gludo teithwyr mewn modd diogel a phriodol.
- ii. Mae Adrannau 165, 166 a 167 Deddf Cydraddoldeb 2010 yn rhoi dyletswyddau ar yrwyr wrth iddynt gario teithwyr anabl. I sicrhau bod gyrwyr yn deall ac yn cyflawni'r dyletswyddau hyn, mae'r Awdurdod Trwyddedu wedi nodi'r amodau hyn, sy'n ategu Deddf Cydraddoldeb 2010.
- iii. Mae'n bwysig deall nad yw anabledau bob amser yn weladwy. Efallai na fydd yn amlwg ar unwaith fod gan deithiwr ofynion arbennig. Mae mynediad corfforol i ddefnyddwyr cadair olwyn yn fater pwysig, ond nid yw mynediad i gerbyd ond yn rhan o'r gwasanaeth y mae angen i gerbyd dynodedig a gyrrwr ei ddarparu.

Gofal Priodol

1. Mae'n ddyletswydd ar y gyrrwr i arfer gofal ac amynedd priodol wrth gludo teithwyr. Rhaid i'r gyrrwr ystyried unrhyw anabledd neu nam wrth gludo'r teithiwr a chynnig cymorth fel y bo'n briodol ac yn ôl yr angen.
2. Rhaid i yrwrwr a gweithredwr cerbyd sicrhau bod eu teithwyr yn cael eu cario'n ddiogel ac yn rhesymol gyffyrddus, p'un ai a oes anabledd neu nam ar y teithiwr ai peidio sy'n effeithio ar ei weithgareddau bob dydd.
3. Rhaid i yrwrwr cerbyd dynodedig gyflawni adran benodol o hyfforddiant MIDAS, a ddarperir gan Dîm Iechyd a Diogelwch Corfforaethol yr Awdurdod Lleol ar hyn o bryd. Os yw'r Tîm Iechyd a Diogelwch Corfforaethol yn fodlon bod gyrrwr, ar ôl iddo gyflawni'r hyfforddiant, yn gymwys i gludo defnyddiwr cadair olwyn yn ddiogel ac yn briodol a defnyddio rampiau, harneisiau ac offer arall yn fedrus, cyflwynir tystysgrif iddo. Caiff logo ei roi ar fathodyn y gyrrwr a fydd yn galluogi teithwyr i nodi gyrrwr sydd wedi'i hyfforddi. Bydd gyrrwr cerbyd dynodedig hefyd wedi'i restru ar y rhestr cerbydau dynodedig felly mae'n hanfodol bod perchennog y cerbyd yn cyflwyno i'r Awdurdod enwau'r gyrwyr hynny sydd wedi'u haseinio i yrru'r cerbyd hwnnw.

Rhaid i yrwyr cerbydau â mynediad i gadeiriau olwyn:

- i. Fod yn hollol gyfarwydd â'r dull cywir o weithredu'r rampiau, y lifftiau a'r systemau diogelu cadeiriau olwyn sydd wedi'u gosod yn y cerbyd,
- ii. Sicrhau bod yr holl gadeiriau olwyn wedi'u sefydlogi gan ddefnyddio system ddiogelu gymeradwy a bod brecio'r cadeiriau olwyn ar waith cyn i'r cerbyd ddechrau symud,
- iii. Sicrhau bod unrhyw gadeiriau olwyn, offer a theithwyr yn cael eu cario mewn modd nad yw'n debygol o achosi unrhyw berygl i unrhyw deithiwr yn unol â Rheoliadau Cerbydau Ffordd (Adeiladu a Defnydd)1986,
- iv. Sicrhau bod y teithiwr yn gallu dewis parhau i eistedd yn ei gadair olwyn i gyflawni'r daith a bod y gadair olwyn wedi'i gosod yn ddiogel yn y cerbyd,
- v. Sicrhau y gall y teithiwr ddewis eistedd mewn sedd safonol ac y caiff ei helpu i mewn i'r sedd os oes angen ac, os felly, rhaid i'r gyrrwr wneud darpariaeth i gario'r gadair olwyn a pheidio â chodi unrhyw dâl ychwanegol am wneud hynny.

Cŵn Cymorth

- i. Bydd y gyrrwr, ar gais, yn cludo ci tywys, ci clywed neu unrhyw gi cymorth arall, a hynny am ddim. Mae cŵn cymorth fel arfer yn ymddwyn yn dda iawn, ond dylai gyrrwyr sicrhau eu bod yn gyfarwydd ag agweddau sy'n ymwneud â diogelwch o ran cludo cŵn cymorth. Ceir canllawiau ar wefan Guide Dogs: <https://www.guidedogs.org.uk/services/guide-dog-services/assistance-dog-travel-guide/travel-by-car#.VYv-spaD67R>

Teithwyr â Nam ar y Golwg

- i. Ar gyfer teithwyr â nam ar y golwg, rhaid i'r gyrrwr ddatgan i'r teithiwr hwnnw y pris a gofnodir ar y mesurydd tacsï ar ddechrau a diwedd y daith a darparu derbynneb ysgrifenedig a fydd yn nodi diwrnod, dyddiad ac amser y daith, y swm a dalwyd, enw'r gyrrwr a lleoliad dechrau a diwedd y daith.
- ii. Lle y bo'n ofynnol, dylid rhoi llaw'r person â nam ar y golwg ar y drws agored a rhoi gwybod iddo ble mae'r to i osgoi anaf i'r teithiwr hwnnw.
- iii. Dylid dweud wrth y teithiwr i ba gyfeiriad y mae'r cerbyd yn wynebu,
- iv. Lle y bo'n bosibl, dylid sicrhau bod teithwyr â nam ar y golwg yn cael eu gollwng mewn man diogel, lle na fyddant mewn perygl o gerbydau eraill,
- v. Lle y bo'n ofynnol, dylid bob amser roi gwybod i'r teithiwr lle y mae ar ddiwedd y daith ac i ba gyfeiriad y mae'r cerbyd yn wynebu. (e.e. "Rydyn ni ar ben ucha'r Stryd Fawr yn Aberystwyth gyferbyn â'r Safle Bws Parcïo a Theithio")

Teithwyr â Nam ar y Clyw

- i. Siaradwch yn glir ac edrychwch ar y teithiwr wrth siarad fel y gall ddarllen eich gwefusau os yw'n gallu gwneud hynny,
- ii. Sicrhewch fod y teithiwr yn gwybod eich bod wedi deall ei gyfarwyddiadau a'ch bod yn gwybod i le y mae'r teithiwr am fynd.

Cymorth Symudedd

- i. Rhaid i'r gyrrwr, p'un ai a yw'r teithiwr yn gofyn am gymorth ai peidio, gynnig cymorth o'r fath yn ôl yr angen i alluogi'r teithiwr i fynd i mewn i'r cerbyd neu allan ohono,
- ii. Yn achos teithiau a drefnwyd ymlaen llaw, dylai'r gweithredwr sy'n derbyn yr archeb ofyn a oes gan y teithiwr unrhyw ofynion arbennig; h.y. darpariaeth ar gyfer ci tywys neu gadair olwyn. Ar yr un pryd, dylai'r teithiwr hefyd nodi os oes ganddo unrhyw ofynion arbennig.

Prisiau

Oni bai y trefnir hynny ymlaen llaw, ni all gyrrwr cerbyd dynodedig godi tâl ar deithiwr am fwy na'r swm a ddangosir ar y mesurydd tacsï, waeth beth fo namau neu nodweddion corfforol y teithiwr, neu am gymorth i lwytho'r cerbyd neu gario cŵn cymorth.

Esemptiadau

- i. Bydd gyrrwyr yn hysbysu'r awdurdod trwyddedu a'u cyflogwr os oes unrhyw gyflwr meddygol sydd ganddynt eisoes a allai effeithio ar eu gallu i gludo cŵn cymorth a/neu deithwyr â gofynion arbennig.
- ii. Gallai esemptiadau meddygol mewn perthynas â chludo pobl anabl a/neu gludo unrhyw gŵn cymorth fod yn berthnasol i yrrwyr newydd neu bresennol sy'n dioddef o gyflyrau meddygol penodol. Os yw'r gyrrwr yn dioddef o unrhyw gyflwr meddygol sy'n effeithio ar ei allu i gludo pobl anabl a/neu gi cymorth o

- unrhyw fath, rhaid iddo ddarparu tystiolaeth i'r awdurdod trwyddedu fod ganddo broblem benodol i fod yn gymwys ar gyfer esemptiad o'r fath drwy dystysgrif feddygol a gyhoeddir gan ei Ymarferydd Cyffredinol,
- iii. Rhaid i'r dystysgrif esemptiad fod ym meddiant y gyrrwr bob amser tra ei fod yn ymgymryd â'i ddyletswyddau a bod ar gael i swyddog awdurdodedig ei archwilio unrhyw bryd.

Geirfa

Cerbyd â mynediad i gadeiriau olwyn

Nodir "cerbyd â mynediad i gadeiriau olwyn" yn y categori "Cerbyd at Ddibenion Arbennig" fel y'i diffinnir gan Gyfarwydddeb 2007/46/CE yr UE, ac mae'n golygu: "cerbydau o adeiledd Categori M1 neu sydd wedi'u haddasu'n arbennig i allu cludo o leiaf un person yn eistedd yn ei gadair olwyn wrth deithio ar y ffordd".

Cerbyd at Ddibenion Arbennig

Mae Cyfarwydddeb 2007/46/CE yr UE yn diffinio cerbyd at ddibenion arbennig fel: "Cerbyd y bwriedir iddo gyflawni swyddogaeth lle mae angen trefniadau a/neu offer corfforol arbennig".

Cerbyd Dynodedig

Cerbyd sydd wedi'i drwyddedu gan yr Awdurdod sy'n cynnig mynediad i gadeiriau olwyn neu sydd wedi'i addasu neu ei adeiladu'n benodol i gludo teithwyr ag anabledd neu nam.

Rhestr Cerbydau Dynodedig

Rhestr ar gyfer y cyhoedd sy'n cynnig gwybodaeth am gwmnïau a allai gynnig math penodol o gerbyd neu yrrwr hyfforddedig i deithiwr sydd â gofynion penodol.

Defnyddiwr cadair olwyn

Yn golygu person sydd, oherwydd cyfyngiadau ar ei allu i gerdded neu gyfyngiadau corfforol eraill, yn gaeth i gadair olwyn neu'n dibynnu arni at ddibenion symudedd.

Gwregysau i bobl anabl

Mae gwregysau diogelwch i'r anabl yn wregysau diogelwch neu'n harneisiau sydd wedi'u dylunio neu eu haddasu'n benodol at ddefnydd oedolyn neu berson ifanc sy'n dioddef o nam corfforol neu feddyliol ac ni chânt eu defnyddio ond gan berson o'r fath.

Ci Cymorth

Ystyr Ci Cymorth yw unrhyw gi sydd wedi'i hyfforddi'n unigol i wneud gwaith neu gyflawni tasgau er budd unigolyn ag anabledd, gan gynnwys anabledd corfforol, synhwyraidd, seiciatrig, deallusol neu feddyliol arall.

Yr Adran Drafnidiaeth

Un o Adrannau'r Llywodraeth sy'n gweithio gydag Awdurdodau Lleol, asiantaethau a phartneriaid i gefnogi a datblygu'r rhwydwaith trafnidiaeth yn y DU.

12. ARCHWILIO'R CERBYD A HYSBYSIADAU ADRAN 68

- 1) Rhaid cyflwyno'r cerbyd i Swyddog Awdurdodedig ei archwilio yn sir Ceredigion ar adeg y bydd yr Awdurdod Trwyddedu'n ei phennu i'r ymgeisydd. Mae hawl gan yr Awdurdod ofyn am archwiliad o'r fath hyd at dair gwaith y flwyddyn.
- 2) Mae cost yr archwiliad wedi'i chynnwys yn ffi'r Awdurdod Trwyddedu. Os bydd yr Awdurdod Trwyddedu'n gwrthod rhoi trwydded neu'n dirymu trwydded neu os yw'r deiliad trwydded yn ildio'r drwydded, ni fydd modd ad-dalu'r rhan honno o ffi'r Awdurdod Trwyddedu sy'n gysylltiedig â chost archwilio'r cerbyd.
- 3) ATAL AR UNWAITH: Os bydd Swyddog Awdurdodedig yn pennu bod cerbyd wedi methu prawf ac nad yw'n ffit i'w ddefnyddio ar ôl archwiliad ar hap, bydd hysbysiad atal dros dro AR UNWAITH yn cael ei roi o dan adran 68 o Ddeddf Llywodraeth leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.
- 4) Bydd yn rhaid rhoi'r gorau i ddefnyddio'r cerbyd ar unwaith.
- 5) Bydd gan y perchennog hyd at ddau fis i unioni'r diffygion sydd wedi eu nodi ar yr hysbysiad atal dros dro a chyflwyno'r cerbyd i'w archwilio yn un o orsafoedd profi'r DVSA (VOSA gynt) sy'n profi ac yn archwilio cerbydau hacni yng Ngheredigion, ac os bydd yn fodlon bod y diffyg/diffygion wedi eu hunioni bydd yn rhoi stamp ar yr hysbysiad.
- 6) Bydd y perchennog yn gyfrifol am ddychwelyd yr hysbysiad hwn i'r Awdurdod Trwyddedu cyn dechrau defnyddio'r cerbyd eto.
- 7) Os na chaiff y cerbyd ei gyflwyno i'w archwilio neu os bydd yn methu'r archwiliad, neu os na fydd y Swyddog yn fodlon bod y cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio o fewn y cyfnod atal dros dro o ddau fis, caiff trwydded y cerbyd hacni ei dirymu.
- 8) Ni ellir diddymu'r hysbysiad atal dros dro nes bydd yr hysbysiad wedi ei gwblhau a'i ddychwelyd i'r Awdurdod Trwyddedu wedi ei lofnodi gan Swyddog Awdurdodedig.
- 9) ATAL GOHIRIWYD: Yn sgil archwiliad annisgwyl, os bydd Swyddog Awdurdodedig neu Gwnstabl yn penderfynu nad yw'r cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio oherwydd "mân ddiffygion", bydd y gyrrwr yn cael hysbysiad atal dros dro WEDI'I OHIRIO o dan ddarpariaethau adran 68 Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.
- 10) Gellir parhau i ddefnyddio'r cerbyd ond bydd gan y perchennog hyd at saith diwrnod i unioni'r diffygion) sydd wedi eu nodi ar yr hysbysiad atal dros dro a chyflwyno'r cerbyd i Swyddog Trwyddedu ac os bydd yn fodlon bod y diffyg/diffygion wedi'u hunioni, bydd yn llofnodi'r hysbysiad.

- 11)Y perchennog sy'n gyfrifol am ddychwelyd yr hysbysiad hwn i'r Awdurdod Trwyddedu cyn pen saith diwrnod.
- 12)Os na fydd y Swyddog yn fodlon bod y cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio, bydd trwydded y cerbyd hacni'n cael ei hatal dros dro nes bydd y Swyddog yn penderfynu bod y cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio a bydd angen rhoi'r gorau i ddefnyddio'r cerbyd ar unwaith.
- 13)Ar ôl dau fis, os na fydd y Swyddog yn fodlon bod y cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio, caiff trwydded y cerbyd ei dirymu.
- 14)Ni ellir diddymu'r hysbysiad atal dros dro nes caiff yr hysbysiad ei gwblhau a'i ddychwelyd i'r Awdurdod Trwyddedu wedi ei lofnodi gan swyddog awdurdodedig.
- 15)Rhaid i'r perchennog gydymffurfio ag unrhyw hysbysiad a gaiff ei gyflwyno iddo o dan adran 68 Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 gan unrhyw Swyddog neu Gwnstabl sy'n atal y drwydded dros dro ac sy'n mynnu ei fod yn cyflwyno'r cerbyd i'w archwilio neu'i brofi ar amser ac mewn lle rhesymol er mwyn canfod ar yw'r cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio.
- 16)Os bydd cerbyd wedi methu'r archwiliad MOT ac/neu'r archwiliad cydymffurfiaeth, rhaid ei atgyweirio a'i gyflwyno am ail archwiliad yn un o orsafoedd profi'r DVSA sy'n ymwneud â phrofi ac archwilio cerbydau hacni yng Ngheredigion cyn pen pedwar diwrnod ar ddeg [14] ar ôl dyddiad y prawf neu bydd yn rhaid cyflawni archwiliad llawn arall.
- 17)Nid yw cost unrhyw archwiliad neu waith atgyweirio a wneir yn sgil cyflwyno hysbysiad atal wedi'i chynnwys yn ffi'r Awdurdod Trwyddedu ac mae'n rhaid i berchennog y cerbyd hacni ei thalu.
- 18)Rhaid i berchennog y cerbyd hacni sicrhau na chaiff y cerbyd ei ddefnyddio i gludo teithwyr am dâl nes canfyddir bod y cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio gan swyddog awdurdodedig neu gwnstabl.
- 19)Gellir cymryd camau gorfodi yn erbyn y gyrrwr a/neu'r perchennog os canfyddir bod gan gerbyd ddiffygion a allai beryglu diogelwch y cyhoedd.
- 20)Gweler Atodiad 12 am Bolisi CCTV I Gerbydau
- 21)Gweler Atodiad 13 am Bolisi Camerau Dangosfwrdd.

13. LIMWSIN ESTYNEDIG

1. Mae'n ofynnol i limwsinau hir sy'n cludo llai na 9 o deithwyr gael eu trwyddedu.

2. Rhaid i'r cerbyd fodloni manylebau'r Rheoliadau Adeiladu a Defnyddio a'r amodau a nodir yn **Atodiad 16**.

14. ADDASU'R CERBYD

1. Rhaid peidio â gwneud unrhyw addasiad na newid materol i fanyleb, cyflwr nac ymddangosiad cerbyd heb ganiatâd ysgrifenedig gan yr Awdurdod Trwyddedu ymlaen llaw ar unrhyw adeg tra bo'r drwydded mewn grym.
2. Os yw'r cerbyd yn Gerbyd at Ddibenion Arbennig (SPV), bydd cynllun Cymeradwyaeth Wirfoddol i Gerbydau Unigol [VIVA] yn berthnasol iddo a bydd angen darparu dogfen gan y DVSA i brofi ei fod yn ffit i'w ddefnyddio wrth wneud cais am drwydded a/neu i adnewyddu trwydded cerbyd hacni.
3. Rhaid i bob cerbyd a addaswyd a/neu a addaswyd ers cofrestriad cyntaf ar gyfer cludo defnyddwyr cadeiriau olwyn neu deithwyr ag amhariadau neu gyfyngiadau corfforol basio arholiad cymeradwyo cerbyd unigol gwirfoddol sylfaenol (VIVA) yn llwyddiannus a rhaid cyflwyno'r ddogfennaeth berthnasol sy'n tystio i'r gymeradwyaeth i yr awdurdod trwyddedu ar gais cychwynnol ac ar bob adnewyddiad wedi hynny.
4. Caiff yr Awdurdod Trwyddedu atal, dirymu neu wrthod adnewyddu unrhyw drwydded mewn perthynas â cherbyd hacni am unrhyw achos rhesymol, gan gynnwys:
 - a. Os bydd yr Awdurdod yn barnu nad yw'r cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio fel cerbyd hacni a/neu byddai'n peryglu'r cyhoedd ar eu hynt,
 - b. Unrhyw drosedd neu ddiffyg cydymffurfiaeth o dan Ddeddf Cyfrifoldebau Heddluoedd Trefol 1847 neu Ran II Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976,
 - c. Torri amodau neu bolisi cyffredinol y cerbydau hacni lle bo'r is-bwyllgor trwyddedu'n penderfynu ei bod yn briodol cymryd camau.

AMRYWIOL

1. Mae dyletswyddau ar gyflogwyr o dan y gyfraith iechyd a diogelwch am weithgareddau gwaith ar y ffordd. Mae Deddf Iechyd a Diogelwch yn y Gwaith etc 1974 yn datgan bod rhaid i gyflogwyr sicrhau, cyhyd ag y bo'n rhesymol ymarferol, iechyd a diogelwch yr holl staff pan fyddant yn y gwaith. Rhaid i'r cyflogwr hefyd sicrhau nad yw iechyd a diogelwch eraill yn cael ei beryglu gan weithgareddau gyrru sy'n gysylltiedig â gwaith. Mae pobl hunangyflogedig yn ysgwyddo cyfrifoldebau tebyg. Mae rhagor o wybodaeth ar gael gan yr Awdurdod Gweithredol Iechyd a Diogelwch.
2. Dan Reoliadau Iechyd a Diogelwch (Cymorth Cyntaf) 1981 mae'n rhaid i gyflogwyr ddarparu cyfarpar, cyfleusterau a phersonél digonol a phriodol i sicrhau y caiff y gweithwyr sylw ar unwaith os cânt eu hanafu neu os byddant yn sâl yn y gwaith.

Mae'r Rheoliadau hyn yn berthnasol i bob gweithle gan gynnwys rhai sydd â llai na phump o staff ac i'r hunangyflogedig.

3. Bydd diffoddydd tân pwrpasol cymeradwy ag arno farc Diogelwch Prydeinig BS 5306-3:2009 yn y cerbyd. Rhaid nodi rhif mynegai'r cerbyd arno'n glir mewn inc parhaol.
4. Bydd pecyn cymorth cyntaf cymeradwy a chyflawn yn y cerbyd bob tro y caiff ei hurio am dâl. Rhaid nodi rhif mynegai'r cerbyd arno'n glir mewn inc parhaol.
5. Mae dyletswydd ar berchennog cerbyd hefyd o dan gyfraith traffig y ffyrdd, e.e. Deddf Traffig y Ffyrdd a Rheoliadau Cerbydau Modur (Gwneuthuriad a Defnydd) sy'n cael eu gweinyddu gan yr heddlu ac asiantaethau eraill fel yr Asiantaeth Safonau Gyrwyr a Cherbydau (DVSA).
6. Ni chaniateir ysmygu neu anwedd o unrhyw fath yn y cerbyd ar unrhyw adeg, pa un a yw'r cerbyd yn cael ei ddefnyddio am dâl neu at ddibenion preifat, cymdeithasol neu ddomestig.

Atodiad 10 – Amodau Trwydded Cerbyd Hurio Preifat

1. AMODAU CYFFREDINOL

- i. Cyn i drwydded gael ei rhoi mewn perthynas â cherbyd hurio preifat, rhaid i'r ymgeisydd, sef gweithredwr y cerbyd, gwblhau cais cyflawn gan ddefnyddio'r ffurflen a bennir gan yr Awdurdod a'i chyflwyno i'r Awdurdod Trwyddedu.
- ii. Caiff pob cais ei drin yn ôl ei rinweddau ei hun a bydd mewn grym am hyd at ddeuddeg [12] mis. Y gweithredwr sy'n gyfrifol am sicrhau bod cais i adnewyddu trwydded yn cael ei gyflwyno mewn da bryd cyn y dyddiad y daw'r drwydded i ben oherwydd nid oes cyfnod awtomatig o ras ar gael. Gallai unrhyw geisiadau a ddaw i law ar ôl i'r drwydded ddod i ben gael eu trin fel ceisiadau newydd, yn ôl disgrisiwn swyddog awdurdodedig yr Awdurdod Trwyddedu.
- iii. Bydd angen trwyddedau cyfredol gan yr Awdurdod hwn ar y gyrrwr, y gweithredwr a'r cerbyd.
- iv. Dim ond person a chanddo drwydded yrru ddeuol gyfredol a roddwyd gan Awdurdod Trwyddedu Ceredigion a gaiff yrru'r cerbyd. Bydd yr amod hwnnw'n gymwys ar bob adeg ac eithrio pan fydd gweithiwr garej y mae'r gweithredwr yn ei chyflogi i wneud gwaith atgyweirio a/neu waith cynnal a chadw ar y cerbyd yn rhoi prawf ar y cerbyd trwy ei yrru ar y heol.
- v. Bydd unrhyw un sy'n cyflawni trosedd yn erbyn unrhyw un o ddarpariaethau'r amodau hyn neu Ran II Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 nad oes cosb wedi ei phennu'n benodol ar ei chyfer yn agored i ddirwy heb fod yn uwch na Lefel 3 ar y raddfa safonol os caiff gollfarn ddiannod
- vi. Gellir gweld y broses ymgeisio yn ATODIAD 8 - Proses gwneud cais am gerbydau.

2. MANYLION Y CERBYD

- i. Rhaid i'r cerbyd gydymffurfio â'r holl ofynion statudol perthnasol gan gynnwys y rhai a geir yn y Rheoliadau Cerbydau Modur (Gwneuthuriad a Defnydd) cyfredol ond heb fod yn gyfyngedig i'r rheiny.
- ii. Rhaid i'r cerbyd gydymffurfio â'r holl ofynion statudol cyfredol sy'n ymwneud â cherbydau modur a'r gofynion anstatudol a bennir gan yr Awdurdod Trwyddedu. Nid yw'r amod hwn yn lleihau effaith y pwerau a roddir o dan adran 68 Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.
- iii. Bydd y cerbyd yn gerbyd modur pedair olwyn categori M1, bydd pedair o olwynion ffordd wedi'u gosod a bydd o leiaf pedwar drws, neu bydd yn fan fach categori M1 (e.e. fan banel a addaswyd i'w defnyddio fel Cerbyd sy'n Hygyrch i Gadeiriau Olwyn (WAV)) gydag o leiaf dau ddrws heblaw am unrhyw ddrysau a ddarperir at ddefnydd y gyrrwr yn unig. Mae drysau cefn dwbl yn cyfrif fel un drws.
- iv. Bydd pob cerbyd yn gerbyd gyriant llaw dde ac:

- a. Bydd wedi'i adeiladu fel bod y drysau'n agor yn ddigon llydan i sicrhau bod modd i deithwyr fynd i mewn iddo ac allan ohono'n rhwydd heb ddim anghyfleustra.
- b. Rhaid nad yw dyluniad nac ymddangosiad y cerbyd yn peri i unrhyw un gredu y gall y cerbyd fod yn gerbyd hacni.
- c. Caiff fod yn gerbyd o unrhyw liw ac eithrio gwyn.
- d. Bydd pob cerbyd yn addas i'w ddefnyddio ymhob tywydd.

3. POLISI AR OED Y CERBYD

Ar ddyddiad cyflwyno'r cerbyd am drwydded cerbyd hacni am y tro cyntaf, ni ddylai'r cerbyd fod yn hŷn na 5 mlynedd ers dyddiad y cofrestriad cyntaf gyda'r Asiantaeth Trwyddedu Gyrwyr a Cherbydau (DVLA).

Gellir cyflwyno cerbydau sydd wedi'u dylunio'n benodol ac sydd wedi'u haddasu felly ar gyfer cludo defnyddwyr cadeiriau olwyn neu deithwyr â namau neu gyfyngiadau corfforol am y tro cyntaf i'w trwyddedu heb fod yn hwyrach nag 8fed pen-blwydd o'r dyddiad y cofrestriad cyntaf gyda'r Asiantaeth Trwyddedu Gyrwyr a Cherbydau (DVLA).

Ni fydd unrhyw gerbyd sy'n hŷn na 10 mlynedd ers dyddiad y cofrestriad cyntaf yn gymwys i gael ei ail-drwyddedu, ac eithrio cerbydau sydd wedi'u haddasu'n benodol i gludo defnyddwyr cadeiriau olwyn neu deithwyr â namau neu gyfyngiadau corfforol y gellir parhau i'w hadnewyddu wedi hynny. Gellir parhau i adnewyddu cerbydau o'r fath ar ôl hynny, yn ôl disgresiwn llwyr yr Awdurdod Trwyddedu, neu hyd at ben-blwydd y 15ed blwyddyn ar ôl y dyddiad y cafodd y cerbyd ei gofrestru am y tro cyntaf gyda'r DVLA, pa un bynnag yw'r cynharaf. Ar gyfer cerbydau sydd wedi cyrraedd yr oedran uchaf ar gyfer trwyddedu ond sydd mewn cyflwr eithriadol o dda, gall y gweithredwr neu'r perchennog gyfeirio at Atodiad 11 – Polisi Cyflwr eithriadol.

4. MANYLION ADNABOD Y CERBYD

- i. Rhaid i'r gweithredwr sicrhau bod rhif y drwydded a roddwyd gan yr awdurdod trwyddedu wedi ei osod a'i arddangos ar y cerbyd ar bob adeg pan fo'r cerbyd wedi'i drwyddedu. Rhaid arddangos y rhif hwn drwy gyfrwng plât trwydded y bydd yr Awdurdod Trwyddedu'n ei roi i'r gweithredwr pan fydd yn talu blaendal. Pennir swm y blaendal gan Gyngor Sir Ceredigion.
- ii. Drwy gydol y cyfnod y bydd y cerbyd wedi'i drwyddedu fel cerbyd hurio preifat, rhaid arddangos ar y cerbyd hurio preifat blât hanner cylch MELYN a roddir gan yr Awdurdod Trwyddedu pan fydd y gweithredwr yn talu blaendal. Rhaid i'r plât ddangos rhif trwydded y cerbyd, nifer y teithwyr y mae'r cerbyd wedi'i drwyddedu i'w cario a rhif cofrestru'r cerbyd.
- iii. Bydd y gweithredwr yn sicrhau bod y plât trwydded yn cael ei osod a'i arddangos ar gefn y cerbyd, naill ai'n union uwchlaw neu islaw'r bymper, a hynny heb orchuddio rhif cofrestru'r cerbyd, gan sicrhau bod y manylion yn wynebu am allan mewn modd ac mewn man a fydd yn sicrhau bod y plât i'w weld yn glir yng ngolau ddydd o'r ffordd y tu ôl i'r cerbyd.

- iv. Rhaid gosod y platiau trwydded mewn modd sy'n golygu y gall Swyddog Awdurdodedig neu Gwnstabl eu tynnu oddi yno.
- v. Rhaid dychwelyd y plât i'r Awdurdod Trwyddedu cyn pen saith [7] diwrnod ar ôl i'r drwydded ddod i ben neu gael ei dirymu. Caiff y blaendal ei ad-dalu oni bai fod angen platiau newydd yn eu lle. Os na chaiff y platiau eu dychwelyd pan ddaw'r drwydded i ben, neu os caiff ei hatal dros dro, ei dirymu neu ei hildio, neu ar gais yr Awdurdod Trwyddedu neu Swyddog Awdurdodedig, mae hynny'n drosedd o dan adran 58(2) Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.
- vi. Rhaid rhoi gwybod i'r Awdurdod Trwyddedu ar unwaith os aiff plât ar goll a rhaid cael plât newydd yn ei le drwy dalu'r ffi resymol a bennir gan yr Awdurdod Trwyddedu.
- vii. Ni ellir defnyddio cerbyd arall yn lle'r cerbyd a drwyddedwyd. Os yw'r cerbyd trwyddedig yn cael ei drosglwyddo i rywun arall, rhaid i'r gweithredwr ysgrifennu at yr awdurdod trwyddedig i roi gwybod i bwy y mae'r cerbyd wedi'i drosglwyddo iddo cyn pen pedwar diwrnod ar ddeg [14].

5. CYNNAL A CHADW

- i. Rhaid cadw'r cerbyd yn lân a'i gynnal a'i gadw mewn cyflwr sy'n cydymffurfio â'r Ddeddf Cerbydau Modur (Gwneuthuriad a Defnydd), y Ddeddf Traffig Ffyrdd a'r amodau a bennir gan yr Awdurdod Trwyddedu.
- ii. Rhaid cadw'r cerbyd mewn cyflwr effeithlon, taclus, glân a diogel i gludo teithwyr. O ran ystyr y gair effeithlon, yr hyn mae'r Awdurdod Trwyddedu'n ei olygu yw y bydd modd i deithwyr gamu i mewn ac allan o'r cerbyd heb fod rhaid symud nwyddau neu sbwriel o'r seddi na'r llawr.

6. TREFNIADAU EISTEDD

- i. Er mwyn i gerbyd gael ei drwyddedu'n gerbyd hurio preifat, caniateir cludo hyd at wyth [8] teithiwr yn y cerbyd. Mae unrhyw gerbyd sy'n cludo mwy nag wyth [8] teithiwr yn Gerbyd Gwasanaeth Cyhoeddus o dan Ddeddf Cerbydau Cyhoeddus i Deithwyr 1981, adran 1(1), ac ni all yr Awdurdod Trwyddedu ei drwyddedu fel cerbyd hurio preifat.
- ii. Rhaid bod modd i o leiaf tri [3] ond dim mwy nag wyth [8] teithiwr eistedd yn y cerbyd, yn ychwanegol at y gyrrwr. Tybir bod pob sedd yn darparu lle i un [1] person eistedd beth bynnag yw ei oedran. Dim plant heb gwmni i'w cludo o flaen y cerbyd.
- iii. Rhaid i gerbydau sydd wedi'u trwyddedu i gludo wyth [8] teithiwr beidio â chynnwys seddi i fwy nag wyth [8] teithiwr. At y diben hwn, pan fo seddi ar wahân wedi'u gosod, tybir bod pob sedd yn darparu lle i un [1] teithiwr eistedd, beth bynnag yw ei oedran. Pan fo seddi parhaus wedi'u gosod, rhaid i hyd y sedd, wedi'i fesur mewn llinell syth ar hyd blaen y sedd, ganiatáu o leiaf 405mm o le i bob person eistedd.
- iv. Os oes un sedd neu ragor wedi'u tynnu o'r cerbyd ar gyfer cludo cadeiriau olwyn, sgwteri symudedd neu gymorth symudedd arall, rhaid sicrhau bod y lle hwnnw ar

gael yn barhaol ar gyfer offer y defnyddiwr(defnyddwyr) a rhaid blocio pwyntiau gosod y sedd(i) a dynnwyd oddi yno'n barhaol, neu'u hatal fel arall fel na fydd modd eu defnyddio, a hynny mewn modd sy'n dderbyniol gan yr Awdurdod Trwyddedu ac na fydd yn effeithio ar y modd y caiff cadair olwyn neu gymorth symudedd ei rhoi'n sownd.

- v. Rhaid i'r seddi, gan gynnwys cadeiriau olwyn, wynebu naill ai am ymlaen neu am yn ôl.
- vi. O ran pob sedd, boed yn sedd ar wahân neu'n rhan o sedd ddi-dor, gan gynnwys cadeiriau olwyn, bydd angen bod gwregys diogelwch ar gael ar gyfer pob teithiwr a phob un yn cydymffurfio â'r Rheoliadau Cerbydau Modur (Gwisgo Gwregysau Diogelwch) cyfredol.
- vii. Bydd angen bod digon o seddau yn y cerbyd a digon o le i'r pen a'r pengliniau ac ati, fel a ganlyn:
 - a. Uchder (y tu mewn): bydd y pellter o glustog meingefn y sedd hyd at ran isaf y to yn llai nag 800mm.
 - b. Lle i'r pengliniau: ni fydd y pellter rhwng cefn y seddi blaen a chlustog meingefn y sedd gefn yn llai na 640mm.
 - c. Y seddi (lled): ni fydd maint y sedd gefn o glustog y meingefn hyd at yr ymyl blaen yn llai na 450mm.
 - d. Y sedd gefn (hyd): o fesur hyd y sedd gefn mewn llinell syth ar hyd blaen y sedd, bydd digon o le i bawb eistedd, sef o leiaf 405mm y person.
- viii. Dylai pob cerbyd gydymffurfio â'r rheoliadau cyfredol o ran gwregysau diogelwch. Bydd angen bod gwregysau diogelwch wedi'u gosod ar gyfer pob sedd sydd â phwyntiau angori gwregysau diogelwch.
- ix. Bydd angen bod gwregysau diogelwch neu harneisiau wedi'u neilltuo ar gyfer pob cerbyd sydd â phwyntiau angori ar gyfer ataliadau a bydd angen sicrhau eu bod ar gael i'w defnyddio ar unwaith ar gyfer pob pwynt angori.
- x. Bydd angen nodi rhif plât y cerbyd hwnnw mewn inc parhaol ar bob harnais a phob gwregys sydd wedi eu neilltuo i'r cerbyd a rhaid peidio â'u trosglwyddo na'u benthg i gerbyd arall.
- xi. Wrth eu defnyddio, bydd pob harnais yn sownd wrth y cerbyd yn ddiogel a bydd angen eu defnyddio'n unol â chanllawiau'r gwneuthurwr. Mae "gwregysau'r anabl" yn wregysau neu harneisiau sydd wedi eu cynllunio neu'u haddasu'n benodol at ddefnydd oedolion neu bobl ifanc y mae rhyw nam corfforol neu feddyliol arnynt a'r bwriad yw na fydd neb ond y bobl hynny'n eu defnyddio.

GWISGO GWREGYSAU DIOGELWCH A DEFNYDDIO SEDDI PLANT O FIS MEDI 2006

O dan Reoliadau Cerbydau Ffordd (Gwneuthuriad a Defnydd) 1986, adran 47, ystyr "sedd ddiogel i blentyn" ("*child restraint*") yw gwregys diogelwch i'w ddefnyddio gan berson ifanc i'w ffitio'n uniongyrchol wrth angorfa addas neu i'w ddefnyddio ar y cyd â gwregys diogelwch oedolyn a'i ddal yn ei le drwy effaith ataliol y gwregys hwnnw: Ond, at ddibenion paragraff (2)(c)(ii)(B) a (2)(c)(iii), mae'n cyfeirio at y gwregysau diogelwch hynny sy'n ffitio'n uniongyrchol wrth angorfeydd addas ac nid yw'n cynnwys gwregysau â'r rhifau a ganlyn arnynt: BS AU 185 a BS AU 186 neu 186a.

7. ARCHEBU O FLAEN LLAW

- i. Rhaid trefnu pob taith ymlaen llaw trwy safle'r gweithredwr.
- ii. Nid oes angen mesurydd tacsï mewn cerbyd hurio preifat. Pan fo cerbyd wedi cael ei brynu neu'i brydlesu a bod mesurydd tacsï eisoes wedi'i osod ynddo, gellir cadw'r mesurydd hwnnw hyd nes i gerbyd newydd gael ei brynu neu'i brydlesu yn ei le neu hyd nes i gerbyd gael ei ddychwelyd, ar yr amod bod y mesurydd tacsï yn cydymffurfio â'r gofynion cyfreithiol. Rhaid i'r gweithredwr gynnal a chadw'r mesurydd i sicrhau ei fod yn gweithio'n briodol bob amser, a rhaid bod y tariffau cyfredol wedi'u bwydo iddo. Caniateir codi pris is na'r pris a ddangosir ar y mesurydd. Fodd bynnag, ni chaniateir codi tâl uwch na'r tâl a ddangosir ar y mesurydd. Rhaid peidio â chychwyn y mesurydd hyd nes bod yr huriwr yn eistedd yn y cerbyd a'i fod wedi dweud i ble mae am fynd.

8. ARWYDD AR Y TÔ

- i. Ni chaniateir unrhyw hysbyseb golau ar do'r cerbyd.
- ii. Os oes arwydd neu olau wedi'i osod ar do'r cerbyd, rhaid tynnu'r arwydd oddi yno heb wneud difrod i'r cerbyd nac effeithio'n negyddol ar ei ymddangosiad, ei strwythur na'i ddiogelwch.

9. ARCHWILIO'R CERBYD AC ADRAN 68

- i. Rhaid cyflwyno'r cerbyd i'w archwilio yng Ngheredigion ar yr adeg y bydd yr Awdurdod Trwyddedu'n rhoi gwybod i'r ymgeisydd amdano. Mae hawl gan yr Awdurdod ofyn am archwiliad o'r fath hyd at dair gwaith y flwyddyn.
- ii. Mae cost yr archwiliad wedi'i gynnwys yn y ffi a godir gan yr Awdurdod Trwyddedu i gael trwydded. Os na fydd yr Awdurdod Trwyddedu'n rhoi neu'n adnewyddu trwydded, ni fydd modd ad-dalu'r rhan honno o ffi'r Awdurdod Trwyddedu sy'n gysylltiedig â chost archwilio'r cerbyd.
- iii. Os bydd un o Swyddogion Awdurdodedig yr Awdurdod Trwyddedu neu Wasanaeth yr Heddlu yn barnu nad yw'r cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio ar ôl archwiliad ar hap, bydd hysbysiad atal dros dro AR UNWAITH yn cael ei gyflwyno iddo o dan ddarpariaethau adran 68 Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976. Bydd yn rhaid rhoi'r gorau i ddefnyddio'r cerbyd ar unwaith. Bydd gan y gweithredwr hyd at ddau

[2] fis i unioni'r diffyg(ion) sydd wedi eu nodi ar yr hysbysiad atal dros dro a chyflwyno'r cerbyd i'w archwilio yn un o orsafoedd profi'r DVSA (VOSA gynt) sy'n profi ac yn archwilio cerbydau hurio preifat yng Ngheredigion ac os bydd yn fodlon bod y diffyg/diffygion wedi eu hunioni, bydd yn rhoi stamp ar yr hysbysiad. Bydd y gweithredwr yn gyfrifol am ddychwelyd yr hysbysiad hwn i'r Awdurdod Trwyddedu cyn dechrau defnyddio'r cerbyd eto. Os na chaiff y cerbyd ei gyflwyno i'w archwilio neu os bydd yn methu'r archwiliad, neu os na fydd y Swyddog yn fodlon bod y cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio o fewn y cyfnod atal dros dro o ddau [2] fis, caiff trwydded y cerbyd hurio preifat ei dirymu. Ni ellir diddymu'r hysbysiad atal dros dro nes bydd yr hysbysiad wedi ei gwblhau a'i ddychwelyd i'r Awdurdod Trwyddedu wedi ei lofnodi gan Swyddog Awdurdodedig. Yn sgil archwiliad annisgwyl, os bydd Swyddog Awdurdodedig neu Gwnstabl yn penderfynu nad yw'r cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio oherwydd "mân ddiffygion", bydd y gyrrwr yn cael hysbysiad atal dros dro WED'I OHIRIO o dan ddarpariaethau adran 68 Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976. Gellir parhau i ddefnyddio'r cerbyd ond bydd gan y gweithredwr hyd at saith [7] diwrnod i unioni'r diffyg(ion) sydd wedi eu nodi ar yr hysbysiad atal dros dro a chyflwyno'r cerbyd i Swyddog Trwyddedu ac os bydd yn fodlon bod y diffyg/diffygion wedi'u hunioni, bydd yn lofnodi'r hysbysiad. Y gweithredwr sy'n gyfrifol am ddychwelyd yr hysbysiad hwn i'r Awdurdod Trwyddedu cyn pen saith [7] diwrnod. Os na fydd Swyddog yn fodlon bod y cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio, bydd y drwydded cerbyd hurio preifat yn cael ei dirymu a rhaid rhoi'r gorau i ddefnyddio'r cerbyd ar unwaith. Ni ellir diddymu'r hysbysiad atal dros dro nes bydd yr Hysbysiad wedi ei gwblhau a'i ddychwelyd i'r Awdurdod Trwyddedu wedi ei lofnodi gan Swyddog Awdurdodedig. Ar ôl dau [2] fis, os na fydd y Swyddog yn fodlon bod y cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio, caiff trwydded y cerbyd ei dirymu. Ni ellir diddymu'r hysbysiad atal dros dro nes caiff yr hysbysiad ei gwblhau a'i ddychwelyd i'r Awdurdod Trwyddedu wedi ei lofnodi gan Swyddog awdurdodedig.

- iv. Rhaid i'r gweithredwr gydymffurfio ag unrhyw hysbysiad a roddir iddo o dan adran 68 Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 gan unrhyw Swyddog neu Gwnstabl sy'n atal y drwydded dros dro ac sy'n mynnu ei fod yn cyflwyno'r cerbyd i'w archwilio neu'i brofi ar amser ac mewn lle rhesymol er mwyn canfod a yw'r cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio.
- v. Os bydd cerbyd wedi methu ei archwiliad MOT ac/neu'r archwiliad cydymffurfiaeth, rhaid ei atgyweirio a'i gyflwyno am ail archwiliad yn un o orsafoedd profi'r DVSA sy'n ymwneud â phrofi ac archwilio cerbydau hurio preifat yng Ngheredigion cyn pen pedwar diwrnod ar ddeg [14] ar ôl dyddiad y prawf neu bydd yn rhaid cyflawni archwiliad llawn arall.
- vi. Nid yw cost unrhyw archwiliad neu waith atgyweirio a wneir yn sgil cyflwyno hysbysiad atal wedi'i chynnwys yn ffi'r Awdurdod Trwyddedu ac mae'n rhaid i'r ymgeisydd ei thalu.
- vii. Rhaid i weithredwr y cerbyd hurio preifat sicrhau nad yw'r cerbyd yn cael ei ddefnyddio i gludo teithwyr am dâl hyd nes y bydd swyddog awdurdodedig neu gwnstabl yn canfod bod y cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio.
- viii. Gellir cymryd camau gorfodi yn erbyn y gyrrwr ac/neu'r gweithredwr os canfyddir bod gan gerbyd ddiffygion a allai beryglu diogelwch y cyhoedd.

10. ADDASU'R CERBYD

- i. Rhaid peidio â gwneud unrhyw addasiad na newid materol i fanyleb, cyflwr nac ymddangosiad cerbyd heb ganiatâd ysgrifenedig gan yr Awdurdod Trwyddedu ymlaen llaw ar unrhyw adeg tra bo'r drwydded mewn grym.
- ii. Os yw'r cerbyd yn Gerbyd at Ddibenion Arbennig (SPV), bydd cynllun Cymeradwyaeth Wirfoddol i Gerbydau Unigol [VIVA] yn berthnasol iddo a bydd angen darparu dogfen gan y DVSA i brofi ei fod yn ffit i'w ddefnyddio wrth wneud cais am drwydded neu i adnewyddu trwydded cerbyd hurio preifat.
- iii. Caiff yr Awdurdod Trwyddedu atal dros dro, dirymu neu wrthod adnewyddu unrhyw drwydded mewn perthynas â cherbyd hurio preifat am unrhyw achos rhesymol, gan gynnwys:
 - a. Os bydd yr awdurdod yn barnu nad yw'r cerbyd yn ffit i'w ddefnyddio fel cerbyd hurio preifat a/neu byddai'n peryglu'r cyhoedd ar eu hynt,
 - b. Os bydd y gweithredwr neu'r gyrrwr yn cyflawni unrhyw drosedd o dan Ddeddf Cymalau Heddluoedd Tref 1847 neu Ran II Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 neu'n methu â chydymffurfio â'u darpariaethau.
 - c. Torri amodau neu'r polisi cyffredinol y cerbydau hurio preifat lle bo'r is-bwyllgor trwyddedu'n penderfynu ei bod yn briodol cymryd camau.

11. CYFRIFOLDEBAU HYSBYSU

- i. Yn ystod cyfnod trwydded a roddwyd gan yr Awdurdod Trwyddedu, os bydd yr wybodaeth a ddarparwyd gan yr ymgeisydd i gael y drwydded yn newid am unrhyw reswm, bydd yn rhaid rhoi gwybod ar unwaith i'r Awdurdod Trwyddedu yn ysgrifenedig am y newidiadau.
- ii. O dan adran 50(3) Deddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976, rhaid i weithredwr unrhyw gerbyd trwyddedig, yn unol â'r gyfraith, roi gwybod i'r Awdurdod Trwyddedu am unrhyw ddigwyddiad y bu'r cerbyd hwnnw'n rhan ohono a achosodd ddifrod a effeithiodd ar ddiogelwch, perfformiad neu ymddangosiad y cerbyd, a hynny cyn pen deuddeg a thrigain [72] o oriau ar ôl y digwyddiad.
- iii. Os bydd gweithredwr cerbyd hurio preifat y mae'r Awdurdod Trwyddedu wedi rhoi trwydded cerbyd iddo'n trosglwyddo'i fuddiant yn y cerbyd hurio preifat i berson ac eithrio'r gweithredwr y mae ei enw'n ymddangos ar y drwydded, rhaid iddo roi gwybod yn ysgrifenedig i'r Awdurdod Trwyddedu cyn pen pedwar diwrnod ar ddeg [14] ar ôl trosglwyddo'r cerbyd, gan roi enw a chyfeiriad y sawl y mae'r cerbyd hurio preifat wedi'i drosglwyddo iddo.

12. AMRYWIOL

- i. Mae dyletswyddau ar gyflogwyr o dan y gyfraith iechyd a diogelwch am weithgareddau gwaith ar y ffordd. Mae Deddf Iechyd a Diogelwch yn y Gwaith etc 1974 yn datgan bod rhaid i gyflogwyr sicrhau, cyhyd ag y bo'n rhesymol ymarferol,

iechyd a diogelwch yr holl gyflogeion pan fyddant yn y gwaith. Rhaid i'r cyflogwr hefyd sicrhau nad yw iechyd a diogelwch eraill yn cael ei beryglu gan weithgareddau gyrru sy'n gysylltiedig â gwaith. Mae pobl hunangyflogedig yn ysgwyddo cyfrifoldebau tebyg.

- ii. O dan Reoliadau Iechyd a Diogelwch (Cymorth Cyntaf) 1981 mae'n rhaid i gyflogwyr ddarparu cyfarpar, cyfleusterau a phersonél digonol a phriodol i sicrhau y caiff y gweithwyr sylw ar unwaith os cânt eu hanafu neu os byddant yn sâl yn y gwaith. Mae'r Rheoliadau hyn yn berthnasol i bob gweithle gan gynnwys rhai sydd â llai na phump o staff ac i'r hunangyflogedig.
- iii. Bydd diffoddydd tân pwrpasol cymeradwy ag arno farc Diogelwch Prydeinig BS 5306-3:2009 yn y cerbyd. Rhaid nodi rhif mynegai'r cerbyd arno'n glir mewn inc parhaol.
- iv. Bydd pecyn cymorth cyntaf cymeradwy a chyflawn yn y cerbyd bob tro y caiff ei hurio am dâl. Rhaid nodi rhif mynegai'r cerbyd arno'n glir mewn inc parhaol.
- v. Mae gweithredwr cerbyd hefyd yn ysgwyddo dyletswyddau o dan y gyfraith traffig ffyrdd, e.e. y Ddeddf Traffig Ffyrdd a'r Rheoliadau Cerbydau Modur (Gwneuthuriad a Defnydd) sy'n cael eu gweinyddu gan yr heddlu ac asiantaethau eraill fel yr Asiantaeth Safonau Gyrwyr a Cherbydau (DVSA) (y DVLA gynt).
- vi. Rhaid addasu amseroedd a siwrneiau i roi cyfrif am dywydd gwael.
- vii. Rhaid nad yw'r gyrwyr yn teimlo bod arnynt bwysau i gwblhau teithiau pan fydd y tywydd yn eithriadol o wael ac felly rhaid rhoi manylion yr huriwr iddynt rhag ofn y bydd angen iddynt gysylltu â'r huriwr i ganslo taith.
- viii. Ni chaniateir smygu o unrhyw fath yn y cerbyd ar unrhyw adeg, pa un a yw'r cerbyd yn cael ei ddefnyddio am dâl neu at ddibenion preifat, cymdeithasol neu ddomestig. Mae hyn yn cynnwys defnyddio e-sigarêts neu unrhyw beth arall a ddefnyddir yn lle sigarét a all ymddangos fel pe bai'n sigarét.

13. DEHONGLI

Yn y drwydded a'r amodau hyn, onid yw'r testun a'r cynnwys yn gofyn fel arall -

Ystyr "Swyddog Awdurdodedig" yw un o Swyddogion yr Awdurdod Trwyddedu a awdurdodwyd yn ysgrifenedig gan Brif Weithredwr yr Awdurdod Trwyddedu at ddibenion yr amodau hyn.

Ystyr "yr Awdurdod Trwyddedu" yw Awdurdod Trwyddedu Cyngor Sir Ceredigion.

Mae i "Hurio Preifat" yr un ystyr ag a geir yn Neddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976 a Deddf Cymalau Heddluoedd Tref 1847.

Ystyr "arwydd trwydded" yw'r plât cefn a roddir gan yr Awdurdod Trwyddedu i ddangos bod y cerbyd yn gerbyd hurio preifat a drwyddedwyd yn briodol gan yr Awdurdod Trwyddedu.

Ystyr "gweithredwr" yw'r unigolyn neu'r unigolion neu'r corff a enwir ar y drwydded hon fel gweithredwr y cerbyd ac mae'n cynnwys unrhyw ran-weithredwr.

Ystyr "cerbyd" yw'r cerbyd hurio preifat y mae'r drwydded hon yn cael ei rhoi ar ei gyfer neu'r cerbyd a enwir yn y cais am drwydded.

Ystyr "mân ddiffygion" yw unrhyw ddiffyg, yn ôl disgrisiwn y swyddog neu'r cwnstabl, sy'n peri bod angen rhoi hysbysiad atal dros dro wedi'i ohirio ar gyfer y cerbyd.

Term a ddefnyddir i ddisgrifio cerbyd nad yw'n ddiogel neu'n addas i'w ddefnyddio at y diben y bwriedir ei ddefnyddio yw "heb fod yn ffit".

Ystyr "Cerbyd at Ddibenion Arbennig (SPV)" yw cerbyd y bwriedir iddo gyflawni swyddogaeth y mae angen trefniadau a/neu gyfarpar arbennig ar ei chyfer. At ddibenion trwyddedu, mae'r categori hwn yn cyfeirio at Gerbydau sy'n Hygyrch i Gadeiriau Olwyn (WAV).

Ystyr "Categori M1" yw cerbydau a ddyluniwyd ac a adeiladwyd i gludo teithwyr ac sy'n cynnwys hyd at wyth sedd, yn ychwanegol at sedd y gyrrwr.

Ystyr "Cerbyd at Ddibenion Arbennig (SPV)" yw cerbyd y bwriedir iddo gyflawni swyddogaeth y mae angen trefniadau a/neu gyfarpar arbennig ar ei chyfer. At ddibenion trwyddedu, mae'r categori hwn yn cyfeirio at Gerbydau sy'n Hygyrch i Gadeiriau Olwyn (WAV).

Ystyr "Cerbyd sy'n Hygyrch i Gadeiriau Olwyn (WAV)" yw cerbyd categori M1 (yn unig) a adeiladwyd neu a addaswyd yn benodol er mwyn iddo allu cludo un neu ragor o bobl sy'n eistedd yn ei gadair olwyn / eu cadeiriau olwyn pan fyddant yn teithio ar y ffordd.

Atodiad 11 – Cerbydau mewn cyflwr eithriadol

1. Y sefyllfa bresennol yw bod yr amodau a fabwysiadwyd gan yr Awdurdod hwn yn datgan na fydd unrhyw gerbyd sy'n hŷn na'i 10fed pen-blwydd yn cael ei drwyddedu i gludo teithwyr o dan yr LGMPA/TPCA ac fel arfer, ni fyddai'r Awdurdod Trwyddedu yn caniatáu trwydded i gerbyd sydd wedi mynd y tu hwnt y cyfyngiad oedran hwnnw, ac eithrio cerbydau sy'n cael eu haddasu neu eu haddasu neu eu hadeiladu'n benodol i gario cadeiriau olwyn, y gellir eu trwyddedu hyd at ei 15fed Pen-blwydd ar yr amod bod adran 48 wedi'i bodloni.
2. Mae ein Polisi hefyd yn nodi na all cerbyd sy'n cael ei gyflwyno gyntaf i'r Awdurdod i'w drwyddedu fod yn hŷn na 5 neu 8 mlynedd o ddyddiad y cofrestrriad cyntaf.
3. Dim ond mewn amgylchiadau unigol y gellir hepgor y cyfyngiadau oedran uchod pan wneir cais i'r Cyngor a bod dogfennaeth ddigonol a/neu ardstiad yn cael ei darparu sy'n caniatáu i'r Cyngor wneud penderfyniad cwbl wybodus ynghylch ffitrwydd a ffitrwydd y cerbyd. addasrwydd i barhau i fod yn dacs / cerbyd hurio preifat.
4. Bydd angen gwneud y cais yn llawn. Gweler Atodiad 8 am ragor o wybodaeth / arweiniad.
5. Disgrifir rhai ffactorau y mae'r Cyngor yn ystyried y gallai'r cerbyd fod mewn "cyflwr eithriadol" eu disgrifio yn ddiweddarach yn y ddogfen hon.
6. Bydd unrhyw drwydded a roddir fel eithriad o'r cyfyngiadau oedran ond yn cael ei rhoi am gyfnod o 12 mis ar y mwyaf.
7. Dim ond i gerbydau sydd wedi'u trwyddedu gan y Cyngor hwn ar hyn o bryd y rhoddir ystyriaeth i eithriad o'r cyfyngiadau oedran.
8. Yn achos trwydded cerbyd presennol yn dod i ben ac wedi cyrraedd ei derfyn oedran uchaf, rhaid gwneud ceisiadau am gerbydau i'w hystyried dan y Polisi Amod Eithriadol yn ysgrifenedig i'r Adain Drwyddedu dim hwyrach na 6 wythnos cyn iddynt ddod i ben. o'r drwydded bresennol. Ni fydd cyflwyniadau hwyr yn cael eu derbyn ac mewn achosion o'r fath ni fydd y cerbyd yn cael trwydded bellach.
9. Bydd y cais yn cael ei gyfeirio at y Pwyllgor Trwyddedu am benderfyniad.
10. Wrth benderfynu a ystyrir bod cerbyd mewn cyflwr eithriadol bydd y cerbyd yn cael ei wirio gan Swyddog a rhaid i'r cerbyd gydymffurfio â holl elfennau'r 'safon cyflwr eithriadol' fel y nodir isod.
11. Os bydd y cerbyd yn methu â chyrraedd y safon ni ystyrir ei fod mewn cyflwr eithriadol. Nid yw'n dderbyniol i gerbyd o'r fath gael ei gymryd, ei atgyweirio a'i gynrychioli ar gyfer ystyriaeth bellach, a bydd unrhyw adnewyddu pellach yn cael ei wrthod.
12. Mae'n bwysig i ymgeiswyr ddeall:
 - a. Dim ond cerbydau yr ystyrir eu bod dan ystyriaeth eithriadol fel yr amlinellir isod fydd yn cael eu hystyried ar gyfer trwyddedu uwchlaw terfynau oedran uchaf y Cyngor.
 - b. Nid yw'r polisi wedi'i gynllunio i 'basio' cerbydau cyffredin ac mae'n bwysig bod ymgeiswyr yn cydnabod hyn cyn gwneud cais.

- c. Mae'n debygol na fydd y cerbyd yn bodloni'r safon amod eithriadol os oes eitemau cynghori ar y dystysgrif MOT ddiwethaf nad ydynt wedi cael sylw.
- d. Os ystyrir bod y cerbyd mewn cyflwr eithriadol, prawf MOT safonolewn hefyd cyn y gellir adnewyddu'r drwydded.

Amodau Eithriadol

Y safon a ddefnyddir i benderfynu a yw cerbyd mewn "cyflwr eithriadol".

1. Disgwylir y safonau canlynol o leiaf wrth benderfynu a ystyrir bod cerbyd mewn cyflwr eithriadol ai peidio:
 - a) Dylai'r corff fod mewn cyflwr ardderchog gyda'r holl drimiau yn bresennol, dim arwyddion o ddirywiad oedran y panel, tolciau, crafiadau, sglodion carreg, rhwd neu unrhyw sgraffiniadau eraill sy'n amharu ar ymddangosiad cyffredinol y cerbyd. Ni chaniateir defnyddio unrhyw dâp i orchuddio diffygion.
 - b) Ni ddylai cyflwr cyffredinol y paent ddangos arwyddion o bylu, afliwio neu ddiffyg cyfatebiaeth sy'n amharu ar ymddangosiad cyffredinol y cerbyd.
 - c) Yn yr un modd, ni fydd tasg chwistrellu/ail-baentio gwael yn dderbyniol.
 - d) Rhaid i olwynion ffordd fod yn lân ac yn rhydd o farciau neu ddifrod sylweddol a heb rwd.
 - e) Pob trim olwyn i fod yn bresennol a'i osod yn unol â manyleb y gwneuthurwr a phob un wedi'i gydweddu.
 - f) Platiau cofrestru blaen a chefn i fod yn lân, yn glir, heb eu cuddio gan far tynnu ac ati, heb dorri a chydymffurfio â'r ddeddfwriaeth berthnasol.
 - g) Ni ddylai bymperi blaen a chefn fod â rhwd, dolciau, craciau neu sgrapiau sylweddol neu amlwg wedi'u paentio'n iawn lle bo angen a chael eu gosod yn ddiogel.
 - h) Sgrin wynt i fod yn lân ac yn rhydd o grafiadau neu sglodion.
 - i) Dylai llafnau sychwr fod yn gweithio'n iawn a chlirio'r sgrin berthnasol yn iawn.
 - j) Rhaid i ddrychau adain a drychau golygfa gefn fod mewn cyflwr da heb unrhyw ddirywiad yn yr arwyneb adlewyrchol. Rhaid i'r ddau ddrych adain gyfateb.
 - k) Dylid diogelu griliau rheiddiaduron a'r fanyleb wreiddiol
 - l) Dylai'r holl ddrysau gael eu hagor yn hawdd, mewn cyflwr da gyda dalfeydd a dyfeisiau aros drws yn gweithio'n gywir (gan gynnwys drysau llithro)
 - m) Dylai'r holl ddolenni drws gael eu gosod yn gywir, eu gweithredu'n hawdd ac o'r fanyleb wreiddiol.

- n) Rhaid i'r trim mewnlol, y paneli, y seddau a'r carpedi, ac ati fod yn bresennol ac mewn cyflwr rhagorol; yn lân, yn rhydd o ddifrod, arogl, lleithder, staeniau ac afliwio.
- o) Dylai pob panel gydweddu â'r trim gwreiddiol.
- p) Rhaid i seddi fod yn ddiogel, yn lân a heb eu gwisgo'n ormodol. Dylai unrhyw orchuddion sedd fod yn set gyfatebol, yn ffitio'n dda, yn lân ac yn rhydd o staen heb sagio, tyllau crychau na dagrau.
- q) Dylai'r holl wregysau diogelwch fod yn lân, heb eu difrodi ac mewn cyflwr gweithio da.
- r) Dylai gorchuddion pob pwynt angori fod wedi'u gosod yn gywir ac yn cyd-fynd â'r trim gwreiddiol.
- s) Yr holl offer, ategolion, hambyrddau lludw ac ati wedi'u gosod yn ddiogel, yn cydweddu â'r trim ac yn lân.
- t) Rhaid i'r pennawd fod yn rhydd o staen, yn lân heb unrhyw dyllau na dagrau.
- u) Rhaid i bob ffenestr weithredu'n gywir ac yn hawdd
- v) Mae'n rhaid i systemau gwresogi, dad-dympio ac awyru aer (gan gynnwys rheolyddion adrannau teithwyr, lle maent wedi'u gosod, fod yn gwbl weithredol).
- w) Dylai tu mewn y cerbyd fod yn rhydd o unrhyw wifrau sy'n llusgo neu'n rhydd.
- x) Rhaid i'r cerbyd fod mewn cyflwr mecanyddol ardderchog ac ym mhob ffordd yn ddiogel ac yn addas ar gyfer y ffordd fawr heb unrhyw arwyddion o gyrydiad i'r rhannau mecanyddol, y siasi, yr ochr isaf neu'r corff. Ni fydd unrhyw arwydd o ddŵr neu olew yn gollwng o'r cerbyd.
- y) Y gist neu'r adran bagiau i fod mewn cyflwr rhagorol, yn lân, heb ei ddifrodi heb unrhyw arwydd o ddŵr yn mynd i mewn.
- z) Os yn hatchback rhaid i glawr y gist fod yn wreiddiol gyda'r ddau strap codi wedi'u gosod.

Cerbydau hygyrch i gadeiriau olwyn:

1. Pob un o'r uchod A HEFYD:

- i) Rhaid i seddau cadeiriau olwyn fod yn lân ac mewn cyflwr da
- ii) Os ydynt wedi'u dylunio i ddefnyddio rampiau rhaid iddynt gael eu storio'n ddiogel ac yn rhydd rhag difrod, anffurfiad ac ymylon miniog.
- iii) Rhaid i'r gorchudd gwrthlithro fod mewn cyflwr da, glân a heb dreulio nac ar goll.
- iv) Gwaith paent, sticeri a marciau swyddogol o ni ddylid difrodi, pilio na gwisgo'r ramp
- v) Rhaid i gerbydau sydd â lifft cadair olwyn fod â thystysgrif LOLER sy'n ddilys am gyfnod o chwe mis o'r dyddiad cyhoeddi.

Atodiad 12 – Polisi CCTV

Er mwyn cael ei ystyried yn addas i'w osod mewn cerbyd trwyddedig Cyngor Sir Ceredigion, rhaid i system TCC fodloni'r gofynion sylfaenol canlynol:

Rhan A: Manyleb dechnegol teledu cylch cyfyng cerbyd trwyddedig a gofynion y system

1.0 Gofynion technegol gweithredol		
Cyf	Gofyniad	Manylion
1.1	System cyflwr solet 100% neu system y profwyd y gall wrthsefyll dirgrynu a sioc	Ni ddylai fod gan y system unrhyw ffan a dylai'r recordiad allu gwrthsefyll dirgrynu a sioc, h.y.: – - SSD seiliedig ar Flash (gradd ddiwydiannol 100%) disg caled â system gwrthsefyll dirgrynu a sioc, system ysgrifennu ffeiliau hunanadfer a hunanwirio. - Ni fydd cardiau SD o fewn pen y camera yn dderbyniol
1.2	8-36 Folt DC	Yn weithredol rhwng 8 a 36 Folt DC
1.3	Wedi'i diogelu rhag gwrthbolaredd	Rhaid diogelu'r system rhag gwrthfoltedd.
1.4	Atal siortio	Bydd y system wedi'i diogelu rhag siortio
1.5	Diogelu rhag gorfoltedd	Bydd y system wedi'i diogelu rhag cerhyntau byr â foltedd uchel sy'n debygol o ddigwydd yn system drydanol y cerbyd.
1.6	Gofynion o ran Cytunedd Electromagnetig Modurol	Dylai'r cyfarpar camera fod wedi'i UKCA-farcio neu wedi'i CE-farcio gyda chadarnhad gan wneuthurwr y cyfarpar nad yw'n ymwneud ag imiwnedd a'i fod yn addas i'w ddefnyddio mewn cerbydau modur.

1.7	Switsh gwrth-wneud y system wedi'i osod mewn man lle na ellir ei gyrraedd o rannau o'r cerbyd lle mae'r gyrrwr/teithiwr (hy yng nghist y cerbyd). Rhaid i'r switsh fod yn olau pan fydd yn cael ei roi "ymlaen".	Mae angen i'r system fod ar waith pan fo'r cerbyd yn cael ei ddefnyddio fel cerbyd trwyddedig. Bydd y switsh gwrth-wneud yn golygu y gellir dadactifadu'r CCTV yn ystod yr adegau pan fydd y cerbyd yn cael ei ddefnyddio at ddibenion preifat (ee defnydd domestig). Ni ddylai'r switsh sy'n dadactifadu'r system fod wedi'i osod yn nhu mewn y cerbyd lle mae'r gyrrwr/teithiwr (h. bydd cist y car yn addas)
1.8	Egwyddor byffer recordio y cyntaf i mewn/y cyntaf allan	Rhaid i'r system drosysgrifio yn awtomatig er mwyn recordio mewn cylch cyson
1.9	Cofnod mynediad	Rhaid i'r gosodwr cymeradwy a pherchennog y cerbyd trwyddedig gadw cofnod gwasanaeth, a'i gynnal.
1.10	Diogelwch a hyd ffeiliau cofnodi a'u glanhau'n awtomatig	
1.11	Fformatau a chyfryngau delweddau	Rhaid i ddelweddau gael eu hamgryptio i isafswm o FIPS 140/2
1.12	Diogelu delweddau pan fo toriad yn y cyflenwad trydan	Rhaid cadw delweddau os collir y cyflenwad trydan. Dylid osgoi defnyddio batri wrth gefn lle bo'n bosib.
1.13	Rhaid i'r uned weithio heb danio'r cerbyd.	Rhaid i'r Uned allu gweithio am o leiaf 30 munud heb drydan o'r system danio. Rhaid i'r ddyfais fod wedi ei chysylltu â chyflenwad cyson a chyflenwad o'r system danio.
1.14	Caiff data delweddau a data sain eu recordio eu storio mewn uned ar wahân i ben y camera.	Ni fydd cardiau storio hunangynhwysol o fewn pen y camera yn dderbyniol.
1.15	Gallu GPS	Rhaid i'r system fod â gallu GPS.

1.16	Rhaid i'r system allu recordio amser sain sydd hefyd yn gallu cael ei gydamseru â'r delweddau sy'n cael eu recordio.	Os bydd yn cael ei actifadu, rhaid i'r sain recordio o fewn y ffeil fideo, nid mewn ffeil neu ffolder ar wahân.
1.17	Ni fydd y system yn recordio sain ac eithrio pan fydd y cyfleuster recordio sain wedi'i actifadu drwy ddefnyddio switsh sbardun/ panig	Dylai'r system allu dechrau recordio data sain drwy ddefnyddio botwm/switsh sbardun. Rhaid i un botwm sbardun allu cael ei actifadu o sedd y gyrrwr. Ar ôl i'r sbardun gael ei actifadu, rhaid i'r system ddechrau recordio data sain. Bydd y system yn parhau i recordio sain nes i'r un sbardun gael ei ddefnyddio i ddadactifadu'r sain (hy gellid gwasgu sbardun/switsh botwm i ddechrau recordio sain, byddai gwasgu'r un sbardun/switsh eto yn diffodd y recordio sain). Rhaid i'r ail fotwm/switsh sbardun allu cael ei actifadu gan y teithwyr o brif adran teithwyr y cerbyd, yn annibynnol oddi wrth fotwm/switsh sbardun y gyrrwr Rhaid i'r ddau sbardun/switsh actifadu sain fod yn annibynnol ar ei gilydd. Mae hyn yn golygu mai dim ond drwy ddefnyddio'r un sbardun/switsh (sbardun y gyrrwr neu'r teithiwr) ag a ddefnyddiwyd i actifadu'r system recordio sain y gellir dadactifadu'r system recordio sain.
1.18	Rhaid i ddata sain a data delweddau gael eu storio gyda'i gilydd, nid mewn ffeiliau ar wahân, a rhaid eu gwarchod rhag mynediad diawdurdod a rhag i unrhyw un ymyrryd â hwy.	Wedi eu gwarchod drwy fynediad â chyfrinair

1.19	Rhaid gallu profi swyddogaeth sain y system er mwyn ei gosod a'i harchwilio.	
1.20	Ni chaiff delweddau a gaiff eu recordio gan y system eu dangos yn gyson yn y cerbyd.	Rhaid i'r monitor arddangos delweddau byw yn glir drwy edrych o amgylch yn unol â manylebau ICO, rhaid iddo beidio dangos delweddau yn gyson.
1.21	Rhaid i'r system gynnwys dangosydd gweledol a fydd yn dangos yn glir pryd mae sain yn cael ei recordio. Rhaid i bob teithiwr yn y cerbyd allu gweld y dangosydd hwn.	Rhaid iddo fod ar ffurf dangosydd LED sy'n rhan o'r switsh actifadu sain neu LED o bell y gall teithwyr ei weld yn glir.

2.0 0 Gofynion technegol o ran capasiti storio

Cyf	Gofyniad	Manylion
2.1	Y gallu i recordio am o leiaf 28 diwrnod (28 x 24 awr)	Rhaid i'r system gamera allu recordio a storio delweddau o faint HD1 (720/288) neu fwy am o leiaf ddau ddeg wyth diwrnod.
2.2	Rhaid i gamerâu fod â system cyferbyniad golau er mwyn i ddelweddau fod yn glir ym mhob math o olau	Bydd systemau yn darparu delweddau clir mewn haul cryf, cysgod, yn y tywyllwch ac mewn tywyllwch llwyr. Hefyd, pan geir golau ôl cryf hefyd fod angen cydrannau ychwanegol

3.0 Gofynion technegol o ran pen y camera

Cyf	Gofyniad	Manylion
3.1	Dylid gosod y camera fel nad yw'n amharu ar welededd	Caiff y camera a holl gydrannau eraill y system eu gosod mewn ffordd nad yw'n amharu ar olwg y gyrrwr na'i allu i weld drychau neu, fel arall, weithredu'r cerbyd yn y ffordd arferol. Ni ddylid ffitio'r camera a chydrannau mewn rhannau o'r cerbyd a allai ddifrodi neu rwystro bag aer rhag agor pe bai damwain.
3.2	System datgysylltu'r camera wedi'i diogelu	Bydd pen y camera wedi'i ddylunio i ddatgysylltu er mwyn ei gwneud yn hawdd i bersonél cynnal a chadw yn unig ei dynnu a rhoi un newydd yn ei le.
3.3	Offer arbennig i addasu/tynnu	Er mwyn atal ymyrraeth amhriodol, dim ond offer a gyflenwyd i osodwyr awdurdodedig a ddylai allu gwneud addasiadau neu dynnu rhannau o'r camera.
3.4	Maes gwelededd i recordio delweddau'r holl deithwyr yn y cerbyd	Rhaid i lens neu safle'r camera allu cynnwys y gyrrwr a phob teithiwr yn y cerbyd ar y ddelwedd a gaiff ei recordio. Rhaid defnyddio lens na fydd yn creu effaith "powlen bysgod".
3.5	Rhaid iddi allu cael ei defnyddio mewn cerbydau â phartisiwn (sgrin)	Rhaid i'r system gamera allu cael ei haddasu i ddarparu delweddau clir pan fydd sgrin/partisiwn wedi'i gosod yn y cerbyd. Gellir gwneud hyn drwy ddefnyddio nifer o bennau camera.
3.6	Nifer o gamerâu	Bydd yr uned yn gallu cynnal hyd at 4 camera. Efallai y bydd angen pedwar camera i sicrhau cwrpas digonol mewn cerbydau mwy o faint a/neu rai cerbydau pwrpasol neu ddelweddau allanol

4.0 Gofynion technegol: dyfais storio

Cyf	Gofyniad	Manylion
4.1	Yn gallu gwrthsefyll trawiadau a sioc	Bydd y recordydd yn gallu gwrthsefyll trawiadau, ddigon i wrthsefyll damwain car nodweddiadol neu ergyd gwrthrych trwm megis cêś dillad.
4.2	Y rheolydd mewn man cuddiedig	Bydd yr uned storio wedi'i chuddio o'r golwg o du mewn cydran y teithiwr ac yn anhygyrch ac eithrio i bersonél awdurdodedig (e.e. yn y man storio bagiau).
4.3	Darpariaeth porth lawrlwytho	Bydd gan y recordydd borth cyfathrebu o fewn man storio'r caledwedd (cadi) ar gyfer lawrlwytho gan bersonél awdurdodedig.
4.4	Bydd porth lawrlwytho wedi'i osod mewn man hygyrch.	Bydd porth lawrlwytho'r recordydd wedi'i osod mewn man lle nad oes angen tynnu paneli a lle mae'n hygyrch i swyddogion awdurdodedig
4.5	Pan fydd angen porth lawrlwytho, rhaid i hyd y cebl fod yn 1 metr o leiaf	Dylai'r porth lawrlwytho fod yn fetr o hyd o leiaf er mwyn hwyluso'r broses gysylltu.
4.6	Dylai'r recordydd fod yn sownd wrth y cerbyd	
4.7	Log i gofrestru pob mynediad gan ddefnyddiwr	
4.8	Log i gofrestru addasiadau i baramedrau'r system gamera	
4.9	Log i gofrestru pob sesiwn lawrlwytho delweddau	

4.10	Log i gofrestru allforio delweddau wedi'u lawrlwytho	
4.11	Log i gofrestru allforio clipiau wedi'u lawrlwytho	
4.12	Ffeil log wedi'i diogelu rhag mynediad heb awdurdod	
4.13	Stamp amser/dyddiad	Rhaid i bob delwedd wedi'i storio fod wedi'i stampio â'r amser a'r dyddiad.
4.14	Stamp rhif adnabod cerbyd	Dylai fod gan bob delwedd wedi'i storio ddau faes adnabod cerbyd (VIN a rhif cofrestru'r cerbyd).
4.15	Stamp cod adnabod na ellir ei newid ar y rheolydd	Caiff pob delwedd wedi'i recordio ei stampio'n awtomatig â chod unigryw na ellir ei newid sy'n nodi'r rheolydd a ddefnyddiwyd i recordio'r ddelwedd.

5.0 Gofynion o ran cyfradd recordio delweddau fideo a sain

Cyf	Gofyniad	Manylion
5.1	Recordio delweddau fideo pan fydd y system wedi'i hactifadu (pan na fydd y system sain wedi'i hactifadu).	Bydd y system yn recordio delweddau ar gyfradd o bum delwedd ar hugain yr eiliad o leiaf.
5.2	Recordio delweddau fideo pan fydd y system sain wedi'i hactifadu.	Bydd y system yn recordio delweddau ar gyfradd o 25 o ddelweddau yr eiliad yn ystod cyfnodau pan fydd y system recordio sain wedi'i hactifadu
5.3	Pan fydd wedi'i hactifadu, rhaid i sain gael ei recordio mewn amser real ac ar yr un pryd ag y mae delweddau fideo yn cael eu recordio.	Pan fydd wedi'i hactifadu, rhaid i sain gael ei recordio mewn amser real ac ar yr un pryd ag y mae delweddau fideo yn cael eu recordio.
5.4	Bydd y system yn parhau i recordio delweddau (a sain pan fo'n gymwys) pan fydd yr injan wedi'i diffodd.	Rhaid i'r system barhau i recordio delweddau (a sain pan fo'n gymwys) am 30 munud ar ôl i'r injan/system danio neu'r switsh gwrth-wneud gael ei diffodd.

6.0 Gofynion technegol o ran lawrlwytho

Cyf	Gofyniad	Manylion
6.1	Darparu'r feddalwedd, y ceblau, yr allweddi diogelwch angenrheidiol i'r rheolydd data.	Rhaid i'r rheolydd data gadw'r rhain ar gyfer cael mynediad.
6.2	Rhaid storio delweddau a lawrlwythir yn ddiogel	Bydd y rheolydd data, a data a gedwir gan yr awdurdod lleol yn cael eu cadw'n unol â'r

		UKGDPR a hysbysiad preifatrwydd Cyngor Sir Ceredigion.
6.3	Caiff delweddau wedi'u lawrlwytho eu storio mewn fformat diogel	Bydd y rheolydd data, a data a gedwir gan yr awdurdod lleol yn cael eu cadw'n unol â'r UKGDPR a hysbysiad preifatrwydd Cyngor Sir Ceredigion.
6.4	Dilysrwydd gwiriadwy delweddau	Bydd pob delwedd wedi'i dyfrnodi â rhif adnabod y cerbyd, ac amser a dyddiad, a bydd wedi'i diogelu rhag ymyrraeth.
6.5	Darparu Cytundeb Lefel Gwasanaeth ynghylch cymorth technegol i adran drwyddedu Cyngor Sir Ceredigion yn ôl yr angen.	Helpu i gael mynediad i'r system os caiff y cerbyd neu'r system ei (d)difrodi os bydd damwain o fewn amser rhesymol
6.6	Gwaherddir lawrlwytho di-wifr	Bydd unrhyw galedwedd ddi-wifr wedi'i hanalluogi.
6.7	Hidlo'r delweddau penodol ar gyfer digwyddiadau ac amseroedd er mwyn nodi'r digwyddiad/ymholiad data yn fras.	Rhaid i'r feddalwedd chwarae'n ôl restru'r ffeiliau yn nhrefn dyddiad ac amser er mwyn gallu dod o hyd i'r ffeil angenrheidiol yn hwylus. Ni ddylai'r amser a gymerir i lawrlwytho ffeiliau o'r fath fod yn hwy na 30 munud.
6.8	Yn cyd-fynd â Windows	Unwaith y bydd wedi ei lawrlwytho a'i drosi

7.0 Gofynion o ran gwybodaeth am y system

Cyf	Gofyniad	Manylion
7.1	Darparu taflen log gwasanaeth.	Bydd log gwasanaeth gan y gwneuthurwr/cyflenwr. Bydd y gwneuthurwr/cyflenwr hefyd yn cynnwys cyfarwyddiadau manwl i'r gyrrwyr gyda phob uned a anfonir.

7.2	Nodir y rhif cyfresol ar y log gwasanaeth	Bydd rhif cyfresol wedi'i nodi ar yr uned
7.3	Bydd y dyddiad gosod wedi'i nodi	Rhaid darparu tystysgrif gosod fydd yn nodi'r dyddiad gosod
7.4	Eglurder y cyfarwyddiadau gweithredu	Darperir cyfarwyddiadau gweithredu clir a chryno ar gyfer y system, a fydd wedi'u hysgrifennu neu eu cyflwyno gan roi sylw priodol i wahanol lefelau o lythrennedd.
7.5	Caiff yr uned ei gosod gan asiantau awdurdodedig	Caiff yr uned ei gosod gan asiantau awdurdodedig y gwneuthurwr.
7.6	Darparu rhestr o asiantau awdurdodedig	Dim ond gwneuthurwr neu gyflenwr neu asiantau awdurdodedig neu osodwyr cymeradwy eraill i'r asiantaethau hynny gaiff osod y system.
7.7	Dogfennaeth	Rhaid i'r gwneuthurwr neu'r cyflenwr ddarparu cyfarwyddiadau clir a chryno wedi'u hargraffu/ysgrifennu. (Manylion am y ffordd y mae'r system yn gweithredu)
7.8	Diogelu delweddau	Rhaid i bob delwedd sy'n cael ei recordio gael ei diogelu gan ddefnyddio meddalwedd amgryptio sy'n cyrraedd safon bresennol FIPS 140-2 (lefel 2) neu safon gyfatebol neu sy'n rhagori ar y safon honno.

8.0 Gofynion y system o ran cyfleuster archwilio cerbydau

Cyf	Gofyniad	Manylion
8.1	Darparu dangosydd statws/cyflwr y system	Bydd gan y gyrrwr ddangosydd sy'n dangos pryd y mae'r system yn weithredol a phryd nad yw'r system yn gweithio. Bydd hyn yn cynnwys y ddelwedd a ddangosir i gadarnhau statws pob camera.
8.2	Y man lle mae y dangosydd statws/cyflwr y system wedi'i osod	Caiff y dangosyddion neu'r monitor eu gosod lle y gallant gael eu gweld yn hawdd.

8.3	Wedi'i dylunio/gosod fel y gellir ei phrofi fel rhan o'r prawf cydymffurfio (neu gan bersonau sy'n gweithredu ar ran [mewn osod enw awdurdod lleol] (ee archwylwyr cerbydau/swyddogion trwyddedu awdurdodedig)	Bydd y system wedi'i dylunio ac wedi'i gosod fel y gall y system gael ei phrofi'n hawdd fel rhan o wiriadau cydymffurfio cerbydau (ee monitor i ddangos delweddau'r camera) gweler manyleb 1.20.
-----	--	--

9.0 Gofynion cyffredinol o ran y system

Cyf	Gofyniad	Manylion
9.1	Rhaid i'r system allu gwrthsefyll fandaliaeth ac ymyrraeth	Rhaid i holl rannau'r cydrannau fod yn fach, wedi eu cysylltu, wedi eu gosod yn sOWNd, ac yn ddigon ddisyllw i leihau'r risg y bydd unrhyw un yn ymyrryd â hwy.
9.2	Bydd cadarnhad ysgrifenedig gan y cwmni neu'r cyflenwr sy'n gosod y CCTV yn cael ei ddarparu i'r awdurdod lleol	Yn ogystal â phrawf ffurfiol ar bob agwedd ar y fanyleb gofynion hon, pan fydd y gwaith gosod wedi ei gwblhau, bydd tystysgrif ysgrifenedig/wedi ei hargraffu yn cael ei ddarparu i Cyngor Sir Ceredigion er mwyn cadarnhau bod y system CCTV yn cydymffurfio â'r fanyleb hon.
9.3	Dibynadwyedd o dan amodau gweithredol ac amgylcheddol	Bydd y system yn gweithio mewn ffordd ddibynadwy a llawn o dan yr holl amodau gweithredol ac amgylcheddol a geir wrth weithredu tacsis a cherbydau hurio preifat
9.4	Rhaglenadwyedd paramedrau amseru delweddau	Bydd yn bosibl i'r amseriad a'r paramedrau gael eu newid heb orfod newid cydrannau.
9.5	Hyfforddiant, Cymorth Technegol a Chyfarpar	Rhaid i'r gwneuthurwr neu'r cyflenwr ddarparu cymorth technegol i'r rheolydd data

9.6	Meddalwedd a Chaledwedd	Bydd y gwneuthurwr neu'r cyflenwr yn rhoi cyflenwad o geblau a meddalwedd angenrheidiol i'r rheolydd data gael mynediad at y data yn ôl y gofyn
9.7	Cytundeb rhwng gwneuthurwr neu gyflenwr y Camera a'r rheolydd data.	Cytundeb i alluogi'r rheolydd data i gael mynediad at y feddalwedd berthnasol.
9.8	Rhaid i'r holl gyfarpar gydymffurfio ag unrhyw ofynion deddfwriaethol mewn perthynas â Rheoliadau Adeiladu a Defnyddio Cerbydau Modur	

Rhan B: Amodau'r drwydded

Amodau trwyddedu ychwanegol ar gyfer gyrwyr Tacsis/Cerbydau Hurio Preifat a Cherbydau pan fo system CCTV wedi'i gosod mewn cerbyd trwyddedig.

Bydd perchennog y cerbyd yn sicrhau'r canlynol:

1. Ni chaiff unrhyw system CCTV ei gosod mewn cerbyd trwyddedig, oni bai bod y math o system yn cydymffurfio â'r manylebau a restrir yn Atodiad A gofynion polisi CCTV wedi'i chymeradwyo gan yr awdurdod trwyddedu. Ni chaiff y math o system, y lleoliad na nifer y camerâu ei amrywio heb roi gwybod i'r awdurdod trwyddedu ymlaen llaw.
2. Caiff y system CCTV ei chynnal a'i chadw a'i gwasanaethu'n briodol ac yn rheolaidd yn unol â chyfarwyddiadau'r gwneuthurwr neu'r cyflenwr gan unigolyn cymwys addas. Caiff cofnodion ysgrifenedig o'r holl waith cynnal a chadw a gwasanaethu eu cadw gan y perchennog am o leiaf 12 mis. Darperir cofnodion ysgrifenedig o'r fath os bydd un o swyddogion awdurdodedig yr awdurdod trwyddedu neu Swyddog yr Heddlu yn gofyn amdanynt.
3. Rhaid i'r system CCTV fod yn gwbl weithredol pryd bynnag y bydd y cerbyd yn cael ei ddefnyddio i'w hurio neu am dâl. Os na fydd y system yn weithredol, ni ddylid defnyddio'r cerbyd i'w hurio nac am dâl nes y bydd wedi'i thrwsio ac yn gwbl weithredol yn unol â'r manylebau yn Rhan A.
4. Rhaid i'r system recordio a'r cof fod wedi'u storio'n ddiogel yn y cerbyd mewn man lle na all y cyhoedd gael gafael arnynt.

5. Ni ddylai'r unrhyw berson ymyrryd â'r system na'r ffilm sydd wedi'i recordio arni, ac eithrio fel y disgwyli'd i weithredu'r system yn unol â chyfarwyddiadau'r gwneuthurwr neu'r cyflenwr.
6. Dim ond swyddog awdurdodedig a all lawrlwytho'r delweddau a geir yn y ddyfais recordio.

Amodau Trwyddedu Gyrrwr Tacsï/Cerbyd Hurio Preifat:

1. Rhaid i'r gyrrwr sicrhau bod y system CCTV yn weithredol cyn cychwyn ar weithgaredd tacsï neu gerbyd preifat pob dydd, rhaid i'r gyrrwr wirio'r monitor i sicrhau bod y ddelwedd yn glir ac nad oes gwall ar y ddyfais CCTV. Os na fydd y system yn weithredol, ni ddylid defnyddio'r cerbyd i'w hurio nac am dâl nes y bydd wedi'i thrwsio ac yn gwbl weithredol yn unol â'r manylebau a restrir yn Atodiad A, neu nes bod y ddyfais CCTV a'r arwyddion yn cael eu gwaredu o'r cerbyd gyda chaniatâd perchennog/perchnogion y cerbyd a bod [mewn nosod enw cyngor] yn cael eu hysbysu ar unwaith (dim ond pan nad yw CCTV yn orfodol y mae hyn yn berthnasol).
2. Rhaid i'r system recordio sain gael ei hactifadu gan y gyrrwr unrhyw bryd y bydd y gyrrwr a'r teithiwr/teithwyr mewn anghydfod a bod y gyrrwr yn teimlo eu bod angen recordio sain oherwydd iaith neu ymddygiad y teithiwr/ teithwyr:
3. Ni ddylai'r gyrrwr ymyrryd â'r system na'r ffilm sydd wedi'i recordio arni (ac ni ddylai'r gyrrwr ganiatáu i unrhyw berson, nad oes ganddo ganiatâd penodol y cyflenwr i wneud hynny, ymyrryd â'r system), ac eithrio fel y disgwyli'd i weithredu'r system neu wneud gwaith cynnal a chadw yn unol â chyfarwyddiadau'r gwneuthurwr.

Polisi ac Amodau ar gyfer Systemau Fideo 'Pwynt Taro' mewn perthynas â'u gosod a'u defnyddio mewn Cerbydau Hacni a Cherbydau Hurio Preifat

Mae systemau VPIS, a elwir hefyd yn gamerâu dangosfwrdd cerbyd, yn gamerâu sy'n wynebu tuag allan sy'n recordio delweddau y tu allan i'r cerbyd. Fe'u defnyddir i recordio delweddau os bydd cerbyd mewn damwain ffordd.

Mae iddynt lawer o fanteision megis nodi pwy sy'n gyfrifol am achosi damwain, darparu tystiolaeth, datrys anghydfodau ac, mewn rhai achosion, gallant leihau premiymau yswiriant.

Rhaid i berchenogion cerbydau hacni a cherbydau hurio preifat trwyddedig sydd am osod system VPIS wneud hynny yn unol â'r polisi hwn a'r amodau hyn.

Mae systemau VPIS/camerâu dangosfwrdd yn ddarostyngedig i'r Rheoliad Cyffredinol ar Ddiogelu Data (GDPR) a, chyn prynu system, dylai perchenogion cerbydau ddarllen Cod Ymarfer Swyddfa'r Comisiynydd Gwybodaeth ar gyfer Camerâu Gwyliadwriaeth a Gwybodaeth Bersonol a Chanllaw i'r GDPR, ceir rhagor o wybodaeth ar y wefan Information Commissioner's Office.

Dylid nodi mai perchennog y cerbyd yw rheolydd data'r system a'i fod yn gyfrifol am y data, oni fydd y system yn cynnwys camerâu CCTV mewnol (gweler y polisi ar systemau CCTV am ragor o fanylion).

Rhaid i systemau sy'n recordio delweddau mewnol ac allanol gydymffurfio â'r polisi hwn a pholisi a gofynion yr Awdurdod Trwyddedu ar gyfer systemau CCTV.

Amodau i'w gosod ar Drwydded Cerbyd Hacni a Cherbyd Hurio Preifat:

1. Ni ddylid gosod unrhyw system VPIS oni fydd nod 'CE' arni a'i bod yn cydymffurfio â Chyfarwyddeb y Cyngor 93/68/EEC neu'r hyn sy'n cyfateb iddi.
2. Rhaid i berchennog y cerbyd lunio polisi ar systemau VPIS/camerâu dangosfwrdd sy'n nodi'n glir y sail gyfreithiol dros brosesu data personol a gesglir ac am ba hyd y cedwir y data. Dylid hysbysu unrhyw un sy'n gyrru'r cerbyd am ddiben y system.
3. Bydd perchennog y cerbyd yn hysbysu'r Awdurdod Trwyddedu o fewn 7 diwrnod fod system VPIS wedi'i gosod ynddo. Bydd y cyfryw hysbysiad yn ysgrifenedig a bydd yn cynnwys manylion y cerbyd y mae'r system wedi'i gosod ynddo a gwneuthuriad, model a rhif nod CE (neu'r hyn sy'n cyfateb iddo) y system VPIS.
4. Dylid gosod hysbysiad cynghori, a ddarperir gan y cyflenwr, y tu mewn i'r cerbyd ar ddwy ffenestr ochr y teithwyr yn y cefn. Dylid gosod yr hysbysiadau mewn man amlwg lle y gallant gael eu darllen yn hawdd gan bobl y tu mewn i'r cerbyd a'r tu allan iddo. Bydd y perchennog yn sicrhau bod yr hysbysiadau bob amser yn lân ac yn ddarllenadwy.
5. Bydd y perchennog yn sicrhau bod y system yn cael ei chadw a'i chynnal a'i gwasanaethu'n briodol ac yn rheolaidd yn unol â chyfarwyddiadau'r gwneuthurwr gan

unigolyn cymwys addas. Caiff cofnodion ysgrifenedig o'r holl waith cynnal a chadw a gwasanaethu eu gwneud a'u cadw gan y perchennog am o leiaf 12 mis. Darperir cofnodion ysgrifenedig o'r fath os bydd un o swyddogion awdurdodedig yr Awdurdod Trwyddedu neu Swyddog yr Heddlu yn gofyn amdanynt.

6. Os bydd un o swyddogion yr Awdurdod Trwyddedu neu Swyddog yr Heddlu yn gwneud cais i adalw delweddau , bydd y perchennog yn sicrhau bod y system VPIS ar gael i weinyddwr y system, cyn gynted ag y bo'n rhesymol ymarferol, a sut bynnag o fewn 7 diwrnod i'r cais.
7. Bydd perchennog y cerbyd yn cymryd pob cam rhesymol i sicrhau bod unrhyw un sy'n gyrru'r cerbyd yn cael ei hysbysu am unrhyw amod sy'n ymwneud ag unrhyw system VPIS sydd wedi'i gosod yn y cerbyd a'i fod wedi cael cyfarwyddyd digonol ynghylch yr angen i ddarparu'r system cyn gynted ag y bo'n rhesymol ymarferol, a sut bynnag o fewn 7 diwrnod i unrhyw gais awdurdodedig i adalw unrhyw ddelweddau.
8. Lle y bo angen, bydd y perchennog yn sicrhau bod hysbysiad yn cael ei gyflwyno i'r Comisiynydd Gwybodaeth i gwmpasu'r dibenion y mae'r system VPIS yn cael ei defnyddio ar eu cyfer.

Gall y cod hwn newid yn unol â safonau Llywodraeth Cymru, ewch i <https://www.llyw.cymru/tacsis-a-cherbydau-hurio-preifat> i gael y fersiwn diweddaraf o'r Cod.

Cerbyd Hacni

1. Mae arwyddion am Cerbyd Hacni yn cynnwys yr eitemau canlynol:

- 1 x plât sgwâr bach,
- 1 x plât hirsgwar,
- 2 sticer drws,
- mesurydd tacsî,
- Golau to,
- cerdyn tariff.

Rhaid i'r rhain gydymffurfio â'r gofynion a nodir yma.

2. Rhaid i'r perchennog sicrhau bod rhif y drwydded a roddwyd ar y pwynt trwyddedu yn cael ei osod a'i arddangos ar y cerbyd bob amser pan fydd y cerbyd wedi'i drwyddedu fel cerbyd hacni.
3. Mae'r rhif hwn i'w arddangos fel a ganlyn:
 - a) trwy osod plât hirsgwar GWYN sy'n dangos rhif trwydded y cerbyd, nifer y teithwyr y mae'r cerbyd wedi'i drwyddedu i'w cario a nod cofrestru'r cerbyd ar du allan y cerbyd naill ai'n union uwchben neu o dan y bymper. Rhaid iddo beidio â rhwystro marc cofrestru'r cerbyd a'r manylion arno sy'n wynebu tuag allan mewn modd sy'n golygu bod y plât trwydded i'w weld yn glir yng ngolau dydd.
 - b) Hefyd trwy osod plât sgwâr gwyn llai sy'n dangos rhif trwydded y cerbyd a nifer y teithwyr y mae'r cerbyd wedi'i drwyddedu i'w cario i'r tu mewn i'r cerbyd fel bod rhif y drwydded yn weladwy i unrhyw deithiwr sy'n cael ei gludo yn y cerbyd.
4. Nid yw'r platiau hyn yn drosoglwyddadwy a rhaid iddynt aros yn sownd wrth y cerbyd drwy gydol y cyfnod y mae wedi'i drwyddedu.
5. Mae'r blaendal ar gyfer y ddau blât wedi'i gynnwys yn ffi gychwynnol y drwydded. Bydd y blaendal yn cael ei ad-dalu pan ddaw i ben neu pan gaiff ei ddiddymu. Yn achos platiau blinedig, wedi'u difrodi neu wedi'u difwyno, gellir cael platiau cyfnewid am ffi.
6. Rhaid gosod y platiau trwydded yn y fath fodd fel y gall Swyddog Awdurdodedig eu tynnu.
7. Bydd y ddau blât yn cael eu dychwelyd i'r Awdurdod Trwyddedu o fewn saith diwrnod ar ôl i'r drwydded ddod i ben, ei hatal dros dro neu ei dirymu. Mae methu â dychwelyd y platiau yn drosedd o dan adran 58(2) o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.
8. Rhaid hysbysu'r Awdurdod Trwyddedu ar unwaith am blatiau trwydded sydd wedi'u colli neu eu dwyn a rhaid cael un arall yn ei le. Bydd ffi am blatiau newydd.
9. Bydd holl berchnogion Cerbydau Hacni yn cael sticeri drws glas y mae'n rhaid eu gosod ar ddrysau ffyrnt y cerbyd a rhaid iddynt aros yn sownd drwy gydol cyfnod y drwydded er mwyn i'r cerbyd fod yn adnabyddadwy fel cerbyd a drwyddedir gan yr ALI hwn. .
10. Rhaid cadw pob arwydd a gymeradwyir yn lân a'i gynnal a'i gadw mewn cyflwr da a glân.

Llogi Preifat

1. Mae Lifrai Cerbydau Hurio Preifat yn cynnwys un plât melyn.

2. Rhaid i'r gweithredwr sicrhau bod y plât hwn yn cael ei osod a'i arddangos ar y cerbyd bob amser pan fydd y cerbyd wedi'i drwyddedu.
3. Nid yw'r platiau hyn yn drosglwyddadwy a rhaid iddynt aros yn sownd wrth y cerbyd trwy gydol y cyfnod y mae wedi'i drwyddedu.
4. Mae'r blaendal ar gyfer y plât wedi'i gynnwys yn ffi'r drwydded gychwynnol. Bydd y blaendal yn cael ei ad-dalu pan ddaw i ben neu pan gaiff ei ddiddymu. Yn achos platiau blinedig, wedi'u difrodi neu wedi'u difwyno, gellir cael platiau cyfnewid am ffi.
5. Rhaid gosod y platiau trwydded yn y fath fodd fel y gall Swyddog Awdurdodedig eu tynnu.
6. Bydd y plât yn cael ei ddychwelyd i'r Awdurdod Trwyddedu o fewn saith diwrnod ar ôl i'r drwydded ddod i ben, ei hatal dros dro neu ei dirymu. Mae methu â dychwelyd y platiau yn drosedd o dan adran 58(2) o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.
7. Rhaid hysbysu'r Awdurdod Trwyddedu ar unwaith am blatiau trwydded sydd wedi'u colli neu eu dwyn a rhaid cael un arall yn ei le. Bydd ffi am blatiau newydd.
8. Ni chaniateir ffenestr to ar gerbyd hurio preifat
9. Rhaid cadw pob arwydd a gymeradwyir yn lân a'i gynnal a'i gadw mewn cyflwr da a glân.

1. Ni ddylid paentio unrhyw logos, ffitiadau, arwyddion na hysbysebion busnes ar gerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat na'u gosod yn y cerbyd oni bai y cymeradwyir hynny'n ysgrifenedig gan yr Awdurdod Trwyddedu. Gall y gweithredwr neu'r perchennog wneud cais i'r Awdurdod drwy e-bost a rhaid iddo gyflwyno braslun o'r dyluniad i'w ddefnyddio. Unwaith y bydd y dyluniad wedi ei gymeradwyo, ni ellir ei newid oni cheir cymeradwyaeth ysgrifenedig pellach gan yr Awdurdod.
2. Rhaid i bob hysbyseb gydymffurfio â gofynion y Cyngor Safonau Hysbysebu ym mhob mater sy'n ymwneud â chwaeth dda, o ran cynnwys ac edrychiad ac ni fydd yn ymwneud â materion sy'n ymwneud â thybaco, gamblo, alcohol, gwleidyddiaeth, crefydd, materion o natur rywiol, neu unrhyw gynnwys arall sy'n debygol o achosi tramgwydd.

Atodiad 16 – Polisi ar Gerbydau Digwyddiadau Arbennig: Gan gynnwys limousines, cerbydau cludo cadeiriau olwyn a cherbydau o fri

Mae'r elfen hon o'r Polisi yn gymwys yn unig i Gerbydau Hurio Preifat.

1. At ddibenion y Polisi hwn, golyga 'cerbyd digwyddiadau arbennig' gerbyd a ddefnyddir ar gyfer achlysur neu achlysuron penodol o natur gyfyngedig, e.e., cludo i bartïon, a heb fod yn gerbyd confensiynol a ddefnyddir ar gyfer gwaith Hurio Preifat safonol.
2. Ymhlith enghreifftiau o gerbydau a all ddod i'r categori 'Digwyddiad Arbennig' y mae limousines estynedig, ceir clasurol, cerbyd sydd â llai na phedair sedd neu sydd â darpariaethau cadair olwyn - er enghraifft, cerbyd sydd â lifft sy'n gweithio o'r cefn, etc.
3. Gall perchenogion cerbydau o fri a drwyddedwyd fel cerbydau hurio preifat neu gerbydau hurio preifat a ddefnyddir dan amgylchiadau arbennig geisio caniatad yr Awdurdod i hepgor Amodau eu trwydded sy'n ymwneud ag arddnagos platiau trwydded, glynion drws a bathodynau gyrrwr.
4. Nid yw'r elfen hon o'r Polisi yn gymwys yng nghyswllt cerbydau a ddefnyddir yn unig yng nghyswllt priodasau ac angladdau ac sydd felly wedi eu heithrio o Drwyddedu Hurio Preifat.
5. Ni fydd Amodau Trwyddedu Cyffredinol Cerbydau Hurio Preifat fel arfer yn caniatáu trwyddedu cerbydau digwyddiadau arbennig am nifer o resymau gan gynnwys arddull a dyluniad y cerbyd a cheir "clasurol" sy'n methu a chwrdd â safonau allyriadau.
6. Gall unrhyw gerbyd digwyddiadau arbennig nas cymeradwywyd ei fath, ac nad yw'n cwrdd â gofynion y Rheoliadau Gwneuthuriad a Defnydd, neu na fyddai fel arall yn cwrdd ag amodau safonol Cerbyd Hurio Preifat, wneud cais i gael ei drwyddedu trwy geisio amrywiad neu eithriad o rai o'r amodau safonol a fyddai fel arall yn gymwys.
7. Caiff pob cerbyd ei ystyried a'i asesu gan y Rheolwr Gwasanaeth ar ei hawl ei hun, gan ystyried yr isod:
 - cyflwr cyffredinol y cerbyd
 - nifer y teithwyr y mae gofyn ei drwyddedu ar eu cyfer
 - y meini prawf penodol y ceisir eithriad ar eu cyfer
 - math o fynediad i gadair olwyn (er enghraifft, cerbydau a lifft yn y cefn)
 - math o waith neu contract y defnyddir y cerbyd ar ei gyfer

Prif ystyriaeth y Cyngor yn wastad fydd diogelwch a chysur y cyhoedd wrth deithio.

AMODAU LIMOUSINE

Atodir y set isod o amodau i bob limousine estynedig:

1. Caniateir i limousines fod â'r gyrrwr ar yr ochr chwith neu'r dde.
2. Mae'r rhan fwyaf o limousines estynedig wedi eu hallforio o U.D.A. ac y mae'r gyrrwr ar yr ochr chwith. Argymhellodd yr Adran Drafnidiaeth na ddylai Cyngorau wrthod trwyddedu limousines yn unig am fod iddynt nodweddion sy'n mynd yn groes i'w Polisi presennol, h.y., gyrrwr ar yr ochr chwith. Caniateir limousines gyda seddi sy'n wynebu'r ochr.
3. Un o brif nodweddion limousines estynedig yw eu seddi mainc sy'n wynebu'r ochr. Yn unol â chanllawiau'r Adran Drafnidiaeth uchod, bydd y Cyngor yn ystyried addasrwydd limousines a seddi sy'n wynebu'r ochr ar gyfer eu trwyddedu. Rhaid i'r cerbyd fod a gwregys ar gael i bob teithiwr.
4. Ni fydd angen i limousines arddangos lifrai'r Cyngor ond bydd angen iddynt arddangos plat hurio preifat y Cyngor. (Mae'r plat yn gwahaniaethu Cerbydau Hurio Preifat oddi wrth geir salŵn cyffredin a'u gwneud yn hawdd i'w hadnabod gan y cyhoedd. Fodd bynnag, mae golwg arbennig limousines estynedig yn golygu y bydd yn dra anhebygol drysu rhyngddynt â Cherbyd Hacni neu gerbyd at ddefnydd preifat).
5. Bydd limousines gyda gwydr ag arlliw tywyll ar y ffenestri cefn ar yr ochrau yn cael eu hystyried ar gyfer trwyddedu. Fodd bynnag, byddai gwydr ag arlliw tywyll o flaen sedd y gyrrwr yn dal yn waharddedig yn unol â gofynion cyfreithiol. Yr ydym yn derbyn fod y preifatrwydd a roddir gan wydr ag arlliw yn lle mae'r teithwyr yn nodwedd ganolog limousine. Fodd bynnag, rhaid i wydr yn safle'r gyrrwr fodloni'r safonau yn Rheoliadau (Gwneuthuriad a Defnydd) Cerbydau'r Ffordd 1986 fel y'u diwygiwyd.
6. Bydd gofyn i limousines feddu ar Dystysgrif Cymeradwyo Cerbyd Sengl (SVA) ddilys neu dystysgrif IVA. (Mae'r prawf SVA neu IVA yn golygu archwilio cerbyd trwy edrych arno, ac yn ardystio ei fod yn ddiogel ac yn addas i fod ar y ffordd).
7. Rhaid ffitio'r limousine â theiars sydd yn cwrdd â'r fanyleb o ran maint a phwysau. (O gofio y bydd y cerbyd yn drymach, rhaid defnyddio teiars o'r pwysau a'r raddfa maint cywir bob amser).
8. Ni ddylid defnyddio unrhyw seddi yn rhan y gyrrwr i gludo teithwyr. (Mae hyn er mwyn sicrhau nad yw teithwyr yn cael eu cludo yn nhw blaen y cerbyd er mwyn gwella diogelwch y gyrrwr a'r teithwyr).
9. Mewn unrhyw hysbyseb sy'n rhoi cyhoeddusrwydd i unrhyw wasanaeth limousine, rhaid i'r Gweithredwr ddatgan fod y cerbyd wedi ei drwyddedu i gludo hyd at isafswm o 8 teithiwr yn unig. Mae hyn i hysbysu cwsmeriaid o uchafswm gallu cludo'r cerbyd).
10. Bydd diodydd alcoholaidd a ddarperir yn y cerbyd dan delerau trwydded briodol a gyhoeddwyd dan Ddeddf Trwyddedu 2003 sy'n ymwneud â gwerthu a chyflenwi alcohol. Er mwyn cydymffurfio â gofynion trwyddedu alcohol a diogelu'r cyhoedd, dylai poteli o alcohol gael eu rhoi mewn lle diogel a dylid eu cymryd ymaith pan fo

unrhyw deithiwr dan 18 oed. Rhaid i unrhyw wydrau yn y cerbyd fod naill ai o wydr na all ddryllio neu blastig (diogelu'r cyhoedd).

11. Ni ddylai'r gyrrwr chwarae na chaniatau perfformio unrhyw gyfrwng sydd, oherwydd ei ddosbarthiad oedran neu gynnwys, yn anaddas i oedran y teithwyr yn y cerbyd. (Mae hyn er mwyn gwarchod plant sy'n teithio rhag gweld deunydd anaddas).
12. Os bydd y limousine yn parcio er mwyn darparu rhyw fath o adloniant a reoleiddiwyd i'w deithwyr, rhaid cael trwydded yn unol â gofynion Deddf Trwyddedu 2003.
13. Ni ellir trwyddedu unrhyw gerbyd a wnaed neu a addaswyd i gynnwys mwy nag wyth teithiwr fel cerbyd Hurio Preifat.
14. Oherwydd natur unigol cerbyd limousine, bydd materion yn codi o raid na fyddai'n gymwys i Gerbydau Hurio Preifat confensiynol, a bydd angen ystyried felly a ddylid cynnwys unrhyw amodau arbennig ar unrhyw drwydded. Bydd y Rheolwr Gwasanaeth yn pennu unrhyw amodau arbennig ychwanegol o'r fath. Os nad yw'r perchennog yn fodlon â'r amodau arfaethedig, caiff y mater ei glywed a'i bennu gan y Panel Trwyddedu.

AMODAU CERBYDAU "O FRI"

1. Bydd yn rhaid i Gerbydau o Fri sydd eisiau eu heithrio o'r gofynion iddynt fod â phlatiau a gorfod arddnagos glynion ar yr ochr gydymffurfio a'r holl Amodau Hurio Preifat ar wahan i Amodau sy'n ymwneud â'r plat a'r glynion ochr (Lifrai).
2. Ni chaiff y cerbyd wneud unrhyw waith am arian oni fydd y cerbyd wedi ei archebu o leiaf 1 awr cyn dechrau'r daith, neu fod gan y gweithredwr gontract ysgrifenedig gyda busnes(au) neu berson penodol.
3. Ni chaniateir mesurydd yn y cerbyd (onid yw'n rhan o'r cerbyd).
4. Rhaid i gerbydau fod dan 7 oed, er yr ystyrir cerbydau hŷn gan y Rheolwr Trwyddedu, a bydd hyn yn bennaf yn caniatáu i geir hŷn o'r oes a fu neu geir unigryw gael trwydded.
5. Rhaid i'r cerbyd fod o safon o gysur a chyda chyfarpar sy'n cyfateb i neu yn well na modelau moethus o gerbydau megis Mercedes Benz Dosbarth E neu S, BMW Cyfres 5 a 7, Lexus GS neu LS, Audi A6, A8, Range Rover, Jaguar XF, XJ, Tesla, Maserati Ghibli, Quattro Porte, VW Phantom, Volvo S/V90, etc. (Gall ceir salŵn moethus uwch eu manyleb a cheir MPV gan wneuthurwyr eraill hefyd gael eu hystyried, er enghraifft, Mercedes Vito).
6. Rhaid arddangos plat ffenest "moethus" ("executive") bob amser yn sgrînn wynt flaen y cerbyd.
7. Ni chaniateir unrhyw hysbysebu yn y cerbyd nac arno o gwbl.

8. Rhaid i yrrwr y cerbyd fod wedi gwisgo'n briodol ar gyfer achlysur ffurfiol mewn siwt ffurfiol (siaced, trowsus neu sgert) ac esgidiau ffurfiol. Ni chaniateir i'r gyrrwr wisgo dillad hamdden.
9. Oherwydd natur unigol cerbyd digwyddiadau arbennig, bydd materion yn codi o raid na fyddai'n gymwys i Gerbydau Hurio Preifat confensiynol, a bydd angen ystyried felly a ddylid cynnwys unrhyw amodau arbennig ar unrhyw drwydded. Bydd y Rheolwr Gwasanaeth yn pennu unrhyw amodau arbennig ychwanegol o'r fath. Os nad yw'r perchennog yn fodlon â'r amodau arfaethedig, caiff y mater ei glywed a'i bennu gan y Panel Trwyddedu.

Dylid nodi y bydd Perchenogion / Gweithredwyr y canfuwyd iddynt dorri'r amodau uchod yn cael statws "moethus" wedi ei gymryd oddi arnynt am gyfnod o 12 mis gan y Rheolwr Trwyddedu ac atelir y cerbyd hyd nes y bydd y cerbyd(au) yn cydymffurfio ag Amodau Cerbyd Hurio Preifat.

Ffurflen Gais a Dogfennau Ategol

1. Cyn rhoi trwydded ar gyfer Gweithredwr Hurio Preifat, rhaid i'r ymgeisydd, sef y Gweithredwr Hurio Preifat, gwblhau a chyflwyno i'r Awdurdod Trwyddedu gais cyflawn ar y ffurflen a ragnodir gan yr Awdurdod.
2. Rhaid cyflwyno'r dogfennau a'r wybodaeth ganlynol gyda'r cais:
 - a) Tystysgrif manylach y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd, wedi'i chwblhau a'i chyflwyno drwy'r Awdurdod Lleol
 - b) Tystysgrif a roddwyd yn dilyn archwiliad meddygol i'r safon a nodir yng nghanllawiau grŵp 2 DVLA D4. Rhaid i dystysgrifau meddygol sy'n ofynnol gan yr Awdurdod hwn gael eu cyflwyno gan -
 - i. Meddyg Teulu cymwys
 - ii. Ymgynghorydd*Gyda mynediad llawn i holl gofnodion meddygol yr ymgeisydd.
 - c) Ffotograff digidol diweddar o'r ymgeisydd. Mae "diweddar" yn yr achos hwn yn golygu cymryd o fewn y 12 mis diwethaf.
 - d) Enw a chyfeiriad dau berson proffesiynol a all ddarparu llythyr geirda. Rhaid bod y canolwyr wedi adnabod yr ymgeisydd ers o leiaf 2 flynedd. Ni ddylai'r bobl hyn fod yn gysylltiedig â theulu'r ymgeisydd na'r fasnach cerbydau hacni neu hurio preifat. Dylai'r ddau fod yn aelodau blaenllaw o'r gymuned, er enghraifft, Ynad, Cyfreithiwr, Athro neu Glerigwr ac ati.
 - e) Manylion yr Awdurdod Lleol am y safle y bydd y busnes hurio preifat yn cael ei redeg ohono, y cyfeiriad lle cedwir y cerbydau trwyddedig, a manylion y cyfleusterau a ddarperir ar gyfer atgyweirio a chynnal a chadw cerbydau.
 - f) Copi o'r caniatâd cynllunio angenrheidiol ar gyfer yr eiddo a ddefnyddir mewn cysylltiad â busnes gweithredu cerbydau hurio preifat
3. Ni fydd y gweithredwr yn cymryd rhan, yn caniatáu na chaniatáu gweithrediad o'r fath hyd nes y ceir y caniatâd cynllunio angenrheidiol. Ystyrir bod unrhyw achos o dorri caniatâd cynllunio neu ofynion yn torri amodau trwydded y Gweithredwr.
4. Mae'n rhaid i'r ymgeisydd/gweithredwr allu darparu tystiolaeth bod y rhan fwyaf o'u harchebion yn cael eu gwneud o fewn Sir Ceredigion drwy gyfrwng cofnodion cywir a chyfredol o'r holl docynnau teithio a wnaed.
5. Rhaid i weithredwr busnes Hurio Preifat fod yn berson addas a phriodol yn unol â Meini Prawf Ffitrwydd Cerbydau Hurio Preifat a Cherbydau Hacni Cyngor Sir Ceredigion.
6. Ni roddir y drwydded oni bai bod y dogfennau gofynnol yn cael eu cyflwyno. Rhaid i'r dogfennau hyn fod ar gael yn rhwydd i'w harchwilio unrhyw bryd yn ystod cyfnod y drwydded gan Swyddog Awdurdodedig yr Awdurdod Trwyddedu.
7. Bydd pob cais yn cael ei drin yn ôl ei deilyngdod ei hun ac os caiff ei ganiatáu, bydd yn ddilys am uchafswm o bum mlynedd. Cyfrifoldeb y gweithredwr yw sicrhau bod cais i adnewyddu'r drwydded yn cael ei gyflwyno mewn da bryd cyn dyddiad dod i ben y drwydded gan nad oes unrhyw gyfnod gras awtomatig.

8. Bydd unrhyw geisiadau a dderbynnir ar ôl y dyddiad dod i ben fel arfer yn cael eu trin fel cais newydd, oni bai yn ôl disgresiwn y Swyddogion bod yr amgylchiadau'n ei hystyried yn dderbyniol i adnewyddu'r cais.
9. Ni roddir trwydded Gweithredwr Hurio Preifat hyd nes y telir y ffi briodol. Lle gwneir taliad gyda siec a gaiff ei gwrthod wedyn, bydd unrhyw drwydded a roddir yn ddi-rym.

Cyflwyni

Mae'r amodau hyn yn gymwys i weithredwyr hurio preifat.

Mae pob cyfeiriad at "Gweithredwr" yn yr amodau hyn isod yn cyfeirio at unigolyn sy'n dal trwydded i weithredu cerbydau hurio preifat a roddwyd yn unol ag Adran 55 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

Mae 'Awdurdod Trwyddedu' yn cyfeirio at Gyngor Sir Ceredigion

Mae i 'Swyddog awdurdodedig' yr un ystyr ag yn Adran 80 o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

Ystyrir bod unrhyw ofynion cyfreithiol sy'n gymwys i weithredu trwydded gweithredwr hurio preifat yn amodau o'r drwydded hon, p'un a ydynt wedi'u rhestru'n benodol isod neu yn y polisi ai peidio.

1. Cyffredinol

1.1 Rhaid i'r gweithredwr gynnal gwiriadau digonol i fodloni ei hun mai dim ond gyrrwyr addas sy'n cael eu defnyddio (ac a fydd yn parhau i gael eu defnyddio) wrth gynnal ei fusnes. Bydd hyn yn cynnwys gwirio trwydded gyrrwr cerbyd hacni/cerbyd hurio preifat pob gyrrwr a gwneud copi ohoni cyn i'r gyrrwr hwnnw gludo unrhyw deithwyr sy'n talu. Bydd methiant gweithredwr i sicrhau bod gwiriadau priodol yn cael eu cynnal yn codi amheuaeth ynghylch cymhwyster a phriodoldeb y gweithredwr. At hynny, efallai y bydd methu a chymryd camau priodol mewn perthynas a gyrrwyr sy'n torri amodau trwydded yn barhaus, hefyd yn codi amheuaeth ynghylch a yw'r gweithredwr yn parhau i fod yn gymwys ac yn briodol.

1.1 Os bydd gweithredwr yn diswyddo neu'n rhyddhau gyrrwr, rhaid iddo hysbysu'r Awdurdod Trwyddedu ei fod wedi diswyddo'r gyrrwr o fewn 48 awr i'w ddiswyddo, gan nodi'r rhesymau dros wneud hynny.

1.2

1.3 Rhaid i'r Gweithredwr hysbysu'r Swyddfa Drwyddedu, yn ysgrifenedig, o fewn 5 diwrnod gwaith, os bydd y Gweithredwr, neu unrhyw un o gyfarwyddwyr y cwmni, neu unrhyw unigolyn a enwir ar y ffurflen gais:

a) yn newid ei gyfeiriad cartref

b) os bydd unrhyw gwmni neu bartneriaeth atebolrwydd cyfyngedig yn newid ei swyddfa gofrestredig

c) os gwneir newidiadau i berchenogaeth/rheolaeth/partneriaeth y busnes fel y'i nodir yn eich ffurflen gais. Noder y bydd yn ofynnol i berchenogion newydd neu bartneriaid ychwanegol gael datgeliad sylfaenol gan y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd. Ni fydd y broses o drosglwyddo trwydded y gweithredwr wedi'i chwblhau nes i'r Awdurdod Trwyddedu gael copi o'r datgeliad.

d) Os bydd cyfarwyddwr neu berson cyfrifol dynodedig yn peidio a chael ei gyflogi mwyach yn y rol hon.

1.4 Rhaid i'r gweithredwr hysbysu'r Awdurdod Trwyddedu os bydd ef neu'r unigolyn sy'n rhedeg y busnes yn absennol o'r gwaith o redeg y busnes o ddydd i ddydd am 2 fis yn olynol. Wrth wneud hyn, rhaid i'r gweithredwr roi enw'r unigolyn a fydd yn gyfrifol am redeg y busnes ar ei ran yn ystod y cyfnod byr hwn.

1.5 Ni ddylai'r Gweithredwr ddefnyddio unrhyw feddalwedd, technoleg na dyfais arall a all rwystro gweithgareddau cyfreithlon asiantaethau gorfodi na gweithgarwch rheoleiddio'r Awdurdod Trwyddedu, na hwyluso'r defnydd o unrhyw feddalwedd, technoleg neu ddyfais o'r fath.

1.6

1.6 Rhaid i'r Gweithredwr gydymffurfio a phob cais rhesymol a wneir gan swyddogion awdurdodedig yr Awdurdod Trwyddedu.

2. System gwyno

2.1 Rhaid i'r Gweithredwr Hurio Preifat neu gynrychiolydd penodedig o'r tu mewn i'r busnes ddechrau ymchwiliad i unrhyw gŵyn a geir gan y cyhoedd o fewn 48 awr i gael y gŵyn.

2.2 Rhaid i'r gweithredwr gynnal cofrestr o gwynion (digidol neu gopi caled), y mae'n rhaid iddi gynnwys y wybodaeth ganlynol:

- a. Enw a chyfeiriad/cyfeiriad e-bost yr achwynnydd
- b. Manylion y gŵyn
- c. Amser a dyddiad y digwyddiad honedig
- d. Yr amser a'r dyddiad y cafodd y gweithredwr y gŵyn
- e. Sut y cafodd y gŵyn e.e. dros y ffon, drwy e-bost ac ati
- f. Enw'r unigolyn a gafodd y gŵyn
- g. Enw'r cyflawnwr honedig
- h. Os cafodd y gŵyn ei chyfeirio at yr Awdurdod Trwyddedu – yr amser a'r dyddiad y cafodd ei chyfeirio a gan bwy.
- i. Manylion y camau a gymerwyd i ddatrys y gŵyn a gan bwy
- j. Y dyddiad y datryswyd y gŵyn

2.3 Rhaid i gopi o'r gofrestr gwynion fod ar gael i'w harchwilio gan un o Swyddogion Awdurdodedig yr Awdurdod Trwyddedu ar gais. Rhaid cadw'r cofnodion am gyfnod o 6 mis.

2.4 Os bydd y Gweithredwr yn cael cwyn ynghylch gyrrwr trwyddedig, rhaid iddo hysbysu'r achwynnydd ar unwaith am ei hawl i gyfeirio ei gŵyn at yr Awdurdod Trwyddedu.

2.5 Bydd y Gweithredwr yn sicrhau bod manylion am sut y gall cwsmer gysylltu a'r gweithredwr os bydd unrhyw gŵyn ynghylch contract i hurio neu gcontract honedig i hurio sy'n ymwneud a'i fusnes neu sy'n deillio ohono, yn cael eu dangos ar wefan neu ap hurio'r gweithredwr, neu os na fydd unrhyw lwyfan hurio ar-lein, yn y swyddfa hurio.

2.6 Os bydd yr Awdurdod Trwyddedu yn cael cwyn, rhaid i'r gweithredwr gydymffurfio ag unrhyw gais rhesymol am wybodaeth a/neu ddilyn unrhyw gyfarwyddiadau rhesymol a roddir gan swyddog awdurdodedig neu swyddog yr heddlu mewn perthynas a'r gŵyn.

2.7 Rhaid i'r Gweithredwr hysbysu'r Awdurdod Trwyddedu o fewn 48 awr os bydd y gweithredwr yn cael cwyn ynghylch gyrrwr a weithredir ganddo pan nodwyd bod y gŵyn yn ymwneud ag unrhyw un o'r canlynol:

- a) honiadau o gamymddwyn rhywiol (gan gynnwys defnyddio iaith o natur rywiol)
- b) ymddygiad hiliol
- c) trais (gan gynnwys iaith fygythiol)
- d) anonestrwydd gan gynnwys dwyn
- e) torri deddfwriaeth cydraddoldeb
- f) unrhyw achosion difrifol eraill o gamymddwyn (gan gynnwys achosion sy'n ymwneud a moduro sy'n ymwneud, er enghraifft, a gyrru'n beryglus neu yrru dan ddylanwad alcohol).

3. Cofnodion Gyrrwyr a Cherbydau

3.1 Rhaid i'r Gweithredwr gynnal a diweddarau'r cofnodion canlynol a rhaid iddynt fod ar gael ar unwaith i'w harchwilio os bydd un o swyddogion awdurdodedig yr Awdurdod Trwyddedu neu swyddog yr heddlu yn gofyn amdanynt:

- a) enw a chyfeiriad cartref pob gyrrwr cerbyd hurio preifat a weithredir ganddo;
- b) manylion gan gynnwys rhif trwydded a dyddiad dod i ben trwydded gyrrwr hurio preifat pob gyrrwr cerbyd hurio preifat a weithredir ganddo;
- c) enw a chyfeiriad cartref perchennog pob cerbyd hurio preifat a weithredir ganddo;
- d) manylion gan gynnwys rhif plat a dyddiad dod i ben trwydded hurio preifat a rhif cofrestru cerbyd pob cerbyd hurio preifat a weithredir ganddo

4. Gwiriadau'r Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd

4.1 Rhaid i bob unigolyn sy'n gwneud cais i roi neu adnewyddu trwydded Gweithredwr Hurio Preifat gyflwyno datgeliad sylfaenol gan y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd (wedi'i ddyddio o fewn un mis i ddyddiad y cais) er mwyn bodloni'r awdurdod ei fod yn berson 'cymwys a phriodol'. Yn achos ceisiadau gan gwmni neu sefydliad, rhaid i bob un o gyfarwyddwyr y cwmni/sefydliad ddarparu datgeliad sylfaenol. Yr ymgeisydd/deiliad y drwydded fydd yn talu cost y gwiriadau hyn.

4.2 Ar ol i drwydded gael ei rhoi, rhaid i ddeiliaid trwydded gyflwyno datgeliad sylfaenol newydd i'r Awdurdod Trwyddedu bob blwyddyn.

4.3 Ni fydd yn ofynnol i ymgeiswyr sydd eisoes yn dal trwydded gyrrwr cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat gyda'r awdurdod hwn ddarparu'r datgeliad sylfaenol fel rhan o'u cais am drwydded gweithredwr hurio preifat. Ar yr amod bod deiliaid trwydded yn parhau i ddal trwydded gyrrwr cerbyd hacni neu gerbyd hurio preifat gyda'r awdurdod hwn, ni fydd yn ofynnol iddynt gyflwyno datgeliad sylfaenol bob blwyddyn.

4.4 Rhaid i'r gweithredwr weld tystysgrif sylfaenol y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd (wedi'i dyddio o fewn un mis i'r gwiriad) unrhyw aelod o staff sydd a mynediad at gofnodion hurio neu sy'n anfon cerbydau.

4.5 Rhaid i'r gweithredwr gynnal cofrestr o'r holl aelodau o staff a fydd yn cofnodi pryd y cynhaliwyd pob gwiriad gan y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd. Rhaid i'r gofrestr fod ar gael i'w harchwilio gan un o swyddogion awdurdodedig yr Awdurdod Trwyddedu ar gais. Dylai'r gofrestr gynnwys y canlynol:

- i. y dyddiad y dechreuwyd cyflogi'r unigolyn yn y rol honno
- ii. y dyddiad y gwiriodd y gweithredwr dystysgrif y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd
- iii. enw'r unigolyn a wiriodd dystysgrif y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd
- iv. Y dyddiad y rhoddodd yr unigolyn y gorau i gyflawni'r rol honno.

4.6 Rhaid i'r gofrestr gael ei chadw am 6 mis yn unol a'r cofnodion hurio.

4.7 Os caiff enw cyflogai ei dynnu oddi ar y gofrestr a'i fod yn ailymuno a'r gofrestr yn ddiweddarach, dylai tystysgrif sylfaenol newydd gan y Gwasanaeth Datgelu a Gwahardd (neu dystiolaeth o'r defnydd o'r Gwasanaeth Diweddarau) gael ei gweld gan y gweithredwr.

4.8 Os bydd yr ymgeisydd/gweithredwr yn cyflogi, neu'n bwriadu cyflogi, unigolion sy'n ateb galwadau cwsmeriaid neu'n anfon cerbydau, rhaid i'r gweithredwr lunio polisi ar ddefnyddio cyn-droseddwyd yn y rolau hyn. Rhaid i'r polisi fod ar gael i'w archwilio ar gais un o swyddogion awdurdodedig yr Awdurdod Trwyddedu.

4.9 Rhaid i'r Gweithredwr fynnu bod pob aelod o staff sy'n ateb galwadau cwsmeriaid neu'n anfon cerbydau yn ei hysbysu o fewn 48 awr am unrhyw euogfarn, gorchymyn rhwymo, rhybuddiad, rhybudd, cerydd neu arestiad am unrhyw fater troseddol tra bydd yn cael ei gyflogi yn y rol hon.

4.10 Rhaid i'r gweithredwr sicrhau bod gan unrhyw swyddogaethau ateb galwadau ac anfon cerbydau allanol fesurau diogelu digonol ar waith ar gyfer amddiffyn plant ac oedolion sy'n agored i niwed. Rhaid i'r gweithredwr fod wedi gofyn am dystiolaeth o hyn gan y cwmni cyn rhoi'r swyddogaethau hyn ar gcontract allanol.

5. Rhoi Gwybod am Euogfarnau

5.1 O fewn 48 awr i gael ei arestio a'i ryddhau am unrhyw reswm, ac yna ar ol unrhyw euogfarn ddilynol, gorchymyn rhwymo, rhybuddiad, rhybudd, cerydd neu arestiad am unrhyw fater troseddol neu foduro (p'un a gafodd ei gyhuddo ai peidio) a osodir arno yn ystod cyfnod y drwydded, bydd yn rhaid i ddeiliad y drwydded hysbysu'r Awdurdod Trwyddedu gan roi manylion llawn y mater(ion).

Yr hyn y mae'n rhaid hysbysu'r Awdurdod Trwyddedu amdano:-

- a. Unrhyw euogfarn (mater troseddol neu foduro);
- b. Unrhyw rybuddiad (a roddwyd gan yr Heddlu neu unrhyw asiantaeth arall);
- c. Unrhyw wŷs a gyflwynwyd i chi gan unrhyw Lys Ynadon;

- d. Unrhyw rybudd cosb benodedig a roddwyd i chi am unrhyw fater;
- e. Unrhyw rybudd neu orchymyn yn ymwneud ag aflonyddu neu unrhyw fath arall o rybudd neu orchymyn o gan y gyfraith droseddol gan gynnwys gorchmynion ymddygiad gwrthgymdeithasol neu orchmynion tebyg;
- f. Unrhyw arestiad am unrhyw drosedd (p'un a gawsoch eich cyhuddo ai peidio);
- g. Unrhyw ryddfarn yn dilyn achos troseddol a wrandawyd gan lys;
- h. Unrhyw benderfyniad i wrthod rhoi unrhyw fath o drwydded gan unrhyw awdurdod rheoleiddio arall neu unrhyw benderfyniad i atal unrhyw drwydded o'r fath dros dro, ei dirymu neu beidio a'i hadnewyddu.

6. Safleoedd Busnes

6.1 Rhaid i'r Gweithredwr roi cyfeiriad y safle yn ardal yr Awdurdod Trwyddedu lle y bydd y busnes yn cael ei redeg i'r Awdurdod Trwyddedu.

6.2 Os bydd safle'r gweithredwr yn cael ei ddefnyddio gan y cyhoedd, rhaid ei gadw'n lan a'i wresogi, ei awyru a'i oleuo'n ddigonol.

6.3 Bydd y gweithredwr yn sicrhau bod seddi digonol ar gael mewn unrhyw ardal aros a ddarperir i'w defnyddio gan ddarpar hurwyr ac y cedwir yr ardal honno ar wahan yn ffisegol i unrhyw ardal orffwys i yrwyr ac unrhyw ystafell reoli.

6.4 Rhaid arddangos trwydded y gweithredwr hurio preifat mewn man amlwg ar y safle y mae'r gweithredwr yn gweithredu ohono. Dylid dileu unrhyw fanylion personol megis cyfeiriad cartref deiliad y drwydded o'r copi sydd i'w arddangos cyn ei arddangos.

6.5 Bydd y gweithredwr yn rhoi copi o'r amodau trwyddedu hyn i'r cyhoedd ar gais.

7. Cofnodion hurio

7.1 Rhaid i'r gweithredwr gadw cofnod o bob trefniant hurio preifat naill ai'n ysgrifenedig mewn llyfr parhaol addas sydd a rhifau tudalen olynol neu system hurio ac anfon cerbydau gyfrifiadurol.

Os defnyddir llyfr, rhaid i bob cofnod fod yn glir, yn Saesneg ac yn hawdd i'w ddarllen, heb unrhyw rynglinellau na thudalennau gwag.

Os defnyddir system hurio gyfrifiadurol, rhaid bod modd argraffu unrhyw gofnodion y mae swyddog awdurdodedig neu swyddog yr heddlu yn gofyn amdanynt bob amser.

7.2 Ar gyfer pob cais i hurio cerbyd a dderbynnir, caiff cofnod ei wneud yn y llyfr cofnodion neu'r system hurio ac anfon cerbydau gyfrifiadurol a fydd yn cynnwys y canlynol:

- a) Enw'r unigolyn sy'n gwneud y cofnod (os nad yw'n cael ei wneud gan system gyfrifiadurol)
- b) Yr amser a'r dyddiad y mae'r cerbyd yn cael ei hurio
- c) Enw'r unigolyn y mae'r cerbyd yn cael ei hurio ar ei gyfer
- d) Manylion cyswllt yr unigolyn y mae'r cerbyd yn cael ei hurio ar ei gyfer (cyfeiriad e-bost neu rif ffon)
- e) Yr amser a'r man casglu y cytunwyd arnynt, neu, os bydd mwy nag un, yr amser a'r man casglu cyntaf y cytunwyd arnynt
- f) Y gyrchfan – dylai hyn gynnwys, o leiaf, y stryd a/neu enw'r adeilad a'r ardal bost. Lle y bo'n bosibl, dylai gynnwys cod post llawn.
- g) Yr amser y cwblhawyd y daith
- h) Cyfanswm cost y daith a gwblhawyd
- i) Enw gyrrwr y cerbyd hacni/cerbyd hurio preifat
- j) Rhif trwydded gyrrwr y cerbyd hacni/cerbyd hurio preifat
- k) Rhif cofrestru'r cerbyd a huriwyd
- l) enw unrhyw unigolyn a ymatebodd i'r cais i hurio cerbyd
- m) Enw'r unigolyn a anfonodd y cerbyd (os na chafodd ei anfon gan system gyfrifiadurol)
- n) Os yw'n gymwys, enw'r gweithredwr arall y cafwyd cais i hurio cerbyd ganddo

a/neu yr isgontractiwyd y cais am hurio cerbyd.

7.3 Rhaid gwneud unrhyw ddiwygiad i'r cofnod gwreiddiol drwy ychwanegu eitem.

7.4 Rhaid i bob cofnod o drefniant hurio preifat, p'un a gaiff ei gadw mewn llyfr neu ar ffurf ddigidol, gael ei gadw am o leiaf 6 mis o ddyddiad y cofnod olaf a bod ar gael yn hawdd i'w ddarparu i un o swyddogion awdurdodedig yr Awdurdod Trwyddedu neu swyddog yr heddlu i'w archwilio unrhyw bryd yn ystod oriau gweithredu.

8. Data personol

8.1 Rhaid hysbysu'r Awdurdod Trwyddedu yn ysgrifenedig am unrhyw ddata personol a gollir drwy gael eu dwyn neu mewn rhyw ffordd arall o fewn 24 awr, a rhaid hysbysu'r heddlu ar unwaith os amheuir bod y data hynny wedi'u dwyn. Noder: efallai y bydd angen hysbysu Swyddfa'r Comisiynydd Gwybodaeth hefyd.

9. Oriau gwaith

9.1 Rhaid i'r gweithredwr gymryd camau i sicrhau na fydd gyrrwyr yn gweithio oriau rhy hir. Ni ddylid caniatáu i yrrwyr yrru am fwy na 10 awr y dydd a rhaid iddynt gael seibiant sy'n para o leiaf 30 munud ar ol gyrru am 5.5 awr. Rhaid i'r gyrrwr hefyd gael seibiant ar ddiwedd y cyfnod hwn, oni bai mai diwedd y diwrnod gwaith ydyw.

10. Yswiriant

10.1 Rhaid i weithredwyr sicrhau bod polisi yswiriant ar waith bob amser ar gyfer pob cerbyd hurio preifat a weithredir, er mwyn cludo teithwyr, ar sail hurio cerbydau neu am dal drwy eu hurio ymlaen llaw yn unig neu'r cyfryw warant ag sy'n cydymffurfio a gofynion Rhan VI o Ddeddf Traffig Ffyrdd 1988.

10.2 Rhaid sicrhau bod gan unrhyw safle sy'n darparu mynediad i aelodau o'r cyhoedd Yswiriant Atebolrwydd Cyhoeddus.

10.3 Rhaid i weithredwyr sicrhau, os bydd cerbyd yn dod o dan bolisi yswiriant fflyd, fod gyrwyr yn ymwybodol o gynnwys y polisi, gan gynnwys ei gyfyngiadau a'i hepgoriadau. Rhaid i'r gweithredwr gadw cofnod, wedi'i lofnodi gan y gyrwr, yn ffeil gofnodion pob unigolyn pan fydd wedi'i gwblhau. Rhaid darparu copi o gofnodion unrhyw unigolyn, ar gais, i unrhyw un o swyddogion awdurdodedig yr Awdurdod Trwyddedu.

11. Rhannu Taith/Car

11.1 Pan gaiff cerbyd ei hurio, rhaid hysbysu hurwyr unigol am drefniadau hurio sy'n rhan o daith a rennir neu daith mewn car a rennir a rhaid i'r hurwyr gydsynio'n benodol i'r trefniadau hynny.

11.2 Fel rhan o gynlluniau rhannu taith/car, rhaid i weithredwyr gynnig yr opsiwn i hurwyr rannu a theithwyr eraill o'r un rhyw yn unig. Os bydd hurwyr yn dewis yr opsiwn hwn, ni chaniateir ychwanegu teithwyr o'r rhyw arall at yr un trefniant hurio.

12. Safonau gwasanaeth

12.1 Rhaid i'r gweithredwr ddarparu gwasanaeth prydlon, effeithlon a dibynadwy i aelodau o'r cyhoedd ar bob adeg resymol ac, at y diben hwn, rhaid iddo yn benodol:

- a) Darparu gwybodaeth a thechnoleg gyfathrebu, cyfleusterau a staff digonol, fel y bo'n briodol.
- b) Sicrhau gwasanaeth a gofal cwsmeriaid o'r safon uchaf.
- c) Sicrhau, pan fydd cerbyd hurio preifat wedi'i hurio i fod yn bresennol ar amser penodedig mewn man penodedig, y bydd y cerbyd yn cyrraedd y man penodedig erbyn yr amser penodedig, oni fydd achos digonol yn peri oedi iddo neu'n atal hynny rhag digwydd.
- d) Sicrhau y caiff unrhyw gyfleusterau ffon a chyfarpar radio (y gallai fod angen cael Trwydded Radio gan OFCOM ar ei gyfer) eu cadw mewn cyflwr da ac y caiff unrhyw ddiffygion eu hatgyweirio'n brydlon.

13. Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus

13.1 Ni ddylid defnyddio Cerbydau Gwasanaeth Cyhoeddus ar gyfer trefniant hurio preifat, oni cheir cydsyniad gwybodus yr huriwr.

Nodiadau

- I. Dylid darllen yr amodau hyn ar y cyd a darpariaethau Rhan II o Ddeddf Llywodraeth Leol (Darpariaethau Amrywiol) 1976.

- II. Rhaid i weithredwyr gynnal eu busnes yn unol a'r holl ddarpariaethau statudol perthnasol. Mae hyn yn cynnwys deddfwriaeth ynglŷn ag iechyd, diogelwch a lles, deddfwriaeth amgylcheddol a deddfwriaeth cydraddoldebau.
- III. Ni ddylai'r Gweithredwr fethu a derbyn cais i hurio cerbyd a wneir gan neu ar ran person anabl sy'n cael ei hebrwng gan 'gi cymorth' na gwrthod derbyn cais o'r fath os mai'r rheswm dros fethu neu wrthod yw y bydd y person anabl yn cael ei hebrwng gan y 'ci cymorth'.
- IV. Caiff methiant i ddatgan unrhyw euogfarn o fewn y terfyn amser penodedig ynghyd a natur yr euogfarn eu hystyried wrth benderfynu a yw deiliad trwydded yn berson cymwys a phriodol i ddal trwydded gyrrwr cerbyd hacni/ cerbyd hurio preifat. Gall hyn arwain at atal y drwydded gyrrwr hurio preifat dros dro neu ei dirymu neu benderfynu gwrthod ei hadnewyddu.
- V. Gallai unrhyw achos o dorri amodau'r drwydded arwain at atal y drwydded dros dro neu ei dirymu.
- VI. Gall unrhyw un sy'n teimlo ei fod wedi cael cam o ganlyniad i unrhyw amodau a nodir yn y drwydded apelio i'r llys ynadon o fewn 21 diwrnod i'w rhoi.
- VII. Dylai trwydded gael ei hadnewyddu cyn iddi ddod i ben er mwyn sicrhau parhad. Nid oes unrhyw gyfnod gras awtomatig. Mae gweithredu cerbydau hurio preifat heb drwydded yn drosedd.
- VIII. Rhaid i bob gweithredwr gydymffurfio a'i rwymedigaethau o dan Ddeddf Diogelu Data 2018 a dylai fod wedi'i gofrestru a'r Comisiynydd Gwybodaeth.



FFURFLEN HYSBYSU AM GOLLFARNAU, RHYBUDDIADAU, RHYBUDDION AC ATI

Llenwch y ffurflen gan ddefnyddio PRIFLYTHRENNAU ac INC DU																							
Enw llawn:																							
Cyfeiriad:																							
														Cod post:									
Dyddiad:	D	D	M	M	B	B	B	B	Rhif bathodyn yrru						ddeuol								
Rhif trwydded DVLA																							
Trosedd:																							
Dyddiad y drosedd:										D	D	M	M	B	B	B	B						
Dyddiad y gollfarn:										D	D	M	M	B	B	B	B						
ion y drosedd:																							

Rhaid llenwi'r ffurflen hon a'i chyflwyno i'r Awdurdod Trwyddedu cyn pen 14 diwrnod ar ôl dyddiad unrhyw gollfarn, rhybuddiad, rhybudd, cerydd, cosb neu ardystiad. Yn achos dedfryd o garchar, dylid rhoi gwybod i'r Awdurdod Trwyddedu cyn gynted ag y bo'n rhesymol ymarferol.

Anfonwch y ffurflen at:

Cyngor Sir Ceredigion, Canolfan Rheidol, Rhodfa'r Padarn, Llanbadarn Fawr, Aberystwyth, Ceredigion SY23 3LY
publicprotection@ceredigion.gov.uk