



Department
for Environment
Food & Rural Affairs



Department
for Transport

Adnabod taccsis a cherbydau hurio preifat sy'n mynd i mewn i Barth Aer Glân sy'n codi tâl

Ymgynghoriad

Hydref 2018



Llywodraeth Cymru
Welsh Government



(h) Hawlfraint y Goron 2018

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

Mae'r cyhoeddiad hwn ar gael yn www.gov.uk/government/publications

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

2017AirQualityPlan@defra.gsi.gov.uk

Joint Air Quality Unit

Ground Floor

Seacole Building

2 Marsham Street

London

SW1P 4DF

Cynnwys

Cyflwyniad	1
Diben yr ymgynghoriad hwn	3
Dogfennau perthnasol	4
Dull Cyffredinol	4
Dull technegol	6
Yr asesiad o effaith	8
Sut y gallwch ddweud eich dweud	9
Pwy all ymateb?	9
Sut i ymateb	9
Cyfrinachedd a diogelu data.....	9
Atodiad A: Cwestiynau ar gyfer yr ymgynghoriad	11

Cyflwyniad

1. Mae aer glân yn hanfodol er mwyn sicrhau bod ein dinasoedd a'n trefi yn llefydd croesawgar ac iach i bobl fyw a gweithio ynddynt, nawr ac yn y dyfodol. Ym mis Mai 2018, cyhoeddodd Llywodraeth y DU ymgynghoriad Clean Air Strategy ar y camau gweithredu a gynigir i leihau llygredd aer a'i effeithiau yn Lloegr. Mae'r strategaeth Road to Zero, a gyhoeddwyd ym mis Gorffennaf 2018, yn amlinellu'r modd y bydd y llywodraeth yn cefnogi'r broses o bontio i system dim allyriadau ar drafnidiaeth ffordd a lleihau allyriadau o gerbydau confensiynol yn ystod y cyfnod pontio.
2. Mae llygredd aer wedi lleihau'n sylweddol ers 2010. Ond mae llawer i'w wneud o hyd. Yr her fwyaf uniongyrchol o ran ansawdd aer yw crynodaau nitrogen deuocsid ar ffyrdd, yr unig derfyn ansawdd aer statudol nad yw'r DU yn ei fodloni ar hyn o bryd. Ym mis Gorffennaf 2017, cyhoeddodd Llywodraeth y DU gynllun y DU ar gyfer mynd i'r afael â chrynodaau o nitrogen deuocsid ymyl ffordd¹. Cyhoeddwyd atodiad i'r cynllun ar 5 Hydref 2018. Ym mis Gorffennaf 2018, cyhoeddodd Llywodraeth Cymru ei chynllun atodol interim i gynllun y DU². Cyhoeddir cynllun terfynol Llywodraeth Cymru erbyn 30 Tachwedd 2018.
3. Oherwydd natur hynod leol y broblem, mae gwybodaeth leol yn hollbwysig wrth ddatrys problemau llygredd mewn ardaloedd lle yr eir y tu hwnt i'r terfynau statudol. Mae Llywodraeth y DU yn mabwysiadu rôl arwain genedlaethol gref ac yn rhoi cymorth ariannol ac arbenigol i 61 o awdurdodau lleol yn Lloegr i ddatblygu cynlluniau pwrpasol, arloesol wedi'u teilwra i natur y broblem o ran nitrogen deuocsid yn eu hardaloedd lleol eu hunain, er mwyn gostwng lefelau'r llygrydd hwn cyn gynted â phosibl. Mae Llywodraeth Cymru yn defnyddio'r un dull gweithredu gyda dau awdurdod lleol yng Nghymru.
4. Bydd Parthau Aer Glân yn chwarae rhan allweddol yn y gwaith o gyflawni nifer o'r cynlluniau lleol hyn. Nid oes rhaid i gynigion Parthau Aer Glân gynnwys parth codi tâl. Fodd bynnag, os nad oes unrhyw opsiynau hyfyw eraill i leihau llygredd aer i lefelau a ganiateir yn gyfreithlon yn y cyfnod byrraf posibl, gall rhai awdurdodau lleol benderfynu cyflwyno parthau lle mae'n ofynnol i berchnogion cerbydau dalu tâl i fynd i mewn i barth, neu symud o'i amgylch, os ydynt yn gyrru cerbyd nad yw'n

¹ Cynllun y DU ar gyfer mynd i'r afael â chrynodaau o nitrogen deuocsid ymyl ffordd:

<https://www.gov.uk/government/publications/air-quality-plan-for-nitrogen-dioxide-no2-in-uk-2017>

² Cynllun atodol interim Llywodraeth Cymru i gynllun y DU ar gyfer mynd i'r afael â chrynodaau o nitrogen deuocsid ymyl ffordd 2017: <https://beta.llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2018-04/180426-fframwaith-parthau-aer-glan-i-gymru.pdf>

bodloni'r safon allyrru benodol ar gyfer y math o gerbyd sydd ganddynt yn y parth hwnnw. Fodd bynnag, mae'n rhaid i hyn gael ei wneud mewn ffordd nad yw'n cosbi teuluoedd cyffredin sy'n gweithio yn annheg a brynodd gerbydau diesel gyda phob ewyllys da.

5. Cyhoeddodd Llywodraeth y DU y Fframwaith Parth Aer Glân ar gyfer Lloegr ym mis Mai 2017³. Ymgynghorodd Llywodraeth Cymru ar y Fframwaith Parth Aer Glân i Gymru rhwng 25 Ebrill ac 19 Mehefin 2018⁴. Cyhoeddir y Fframwaith terfynol i Gymru yn ystod hydref 2018. Mae'r ddau fframwaith yn darparu'r gofynion sylfaenol ar gyfer Parth Aer Glân a'r dull disgwylidig a ddefnyddir gan awdurdodau lleol wrth weithredu a rhoi Parth Aer Glân ar waith.
6. Wrth weithredu Parth Aer Glân, bydd angen i awdurdodau lleol ystyried yr effaith ar unigolion a busnesau, a'r angen am unrhyw fesurau lliniaru. Bydd angen iddynt hefyd gymryd camau fel y bo angen i gefnogi twf a diogelu economi pob stryd fawr yn lleol a chanol trefi. Fel rhan o Gyllideb yr Hydref 2017 cyhoeddodd y Canghellor £220 miliwn ar gyfer y Gronfa Aer Glân; cronfa ariannu y bydd awdurdodau lleol â'r problemau llygredd mwyaf heriol yn gallu gwneud cynnig amdani i gefnogi'r rhai yr effeithir arnynt gan gynlluniau ansawdd aer lleol.
7. Mae cysondeb o ran y math o gerbyd a all fynd i mewn i barth aer glân heb godi tâl arno yn ganolog i'r broses o gyflwyno Parth Aer Glân. Dylai'r mathau o gerbydau y codir tâl arnynt fod yn ddigonol i alluogi'r awdurdod lleol i gyflawni eu rhwymedigaethau cyfreithiol, gan geisio lleihau hefyd yr effaith a gaiff y cynlluniau hyn ar unigolion a busnesau.
8. Mae Parthau Aer Glân yn Lloegr wedi cael eu rhannu yn bedwar dosbarth (A -D) yn cwmpasu mathau gwahanol o gerbydau. Mae'r mathau o gerbydau a gwmpesir gan barth yn Lloegr yn mynd o ddosbarth A i ddosbarth D a'r cerbydau hynny sy'n cyfrannu fwyaf at allyriadau NO₂ yw'r rhai yr ystyrir codi tâl arnynt gyntaf.
9. Er mwyn sicrhau dull cyson o ymdrin â cherbydau sy'n gweithredu'n aml mewn Parth Aer Glân, caiff tacsis a cherbydau hurio preifat eu trin yn gyfartal. Bydd pob dosbarth o Barthau Aer Glân sy'n codi tâl yn cynnwys tacsis a cherbydau hurio preifat. Dim ond parth codi tâl dosbarth D fydd yn berthnasol i geir preifat.

³ Clean Air Zone Framework, Principles for setting up Clean Air Zones in England:

<https://www.gov.uk/government/publications/air-quality-clean-air-zone-framework-for-england> f

⁴ Ymgynghoriad ar y Fframwaith Parth Aer Glân i Gymru:

<https://beta.llyw.cymru/sites/default/files/consultations/2018-04/180426-fframwaith-parthau-aer-glan-i-gymru.pdf>

10. Mae'r ymgynghoriad ar y Fframwaith Parthau Aer Glân i Gymru yn nodi'r categorïau cerbydau gwahanol y gall cyfyngiadau fod yn gymwys iddynt. Mae'r cynnig hwn ychydig yn wahanol i'r ffordd y cymhwysir Parthau Aer Glân sy'n codi tâl yn Lloegr. Yng Nghymru, y cynnig yr ymgynghorwyd arno oedd y dylai awdurdodau lleol gael hyblygrwydd llwyr ar draws y categorïau o gerbydau. Mae ymatebion i'r ymgynghoriad wrthi'n cael eu hystyried. Caiff safbwynt Llywodraeth Cymru ar categorïau cerbydau y gall cyfyngiadau fod yn gymwys iddynt ei gynnwys yn fersiwn derfynol Fframwaith Parth Aer Glân i Gymru.
11. Yn ddiweddar, mae sawl awdurdod lleol yn Lloegr wedi ymgynghori ar gynigion ar gyfer Parthau Aer Glân sy'n codi tâl fel rhan o'u dewis opsiwn i sicrhau cydymffurfiaeth â therfynau NO₂ yn yr amser byrraf posibl. Gall cynigion pellach gael eu cyflwyno wrth i ni barhau i weithio gydag awdurdodau lleol er mwyn sicrhau bod ffyrdd sy'n mynd y tu hwnt i derfynau NO₂ yn cydymffurfio cyn gynted â phosibl. Mae Llywodraeth y DU yn parhau i ddisgwyl i'r Parthau Aer Glân cyntaf sy'n codi tâl gael eu cyflwyno erbyn diwedd 2019, gyda'r bwriad o gyflawni gwerthoedd terfynau NO₂ statudol o fewn yr amser byrraf posibl.

Diben yr ymgynghoriad hwn

12. Mewn rhai achosion, bydd awdurdodau lleol yn gweithredu Parthau Aer Glân sy'n codi tâl ar dacsis a cherbydau hurio preifat ond nid ceir preifat. Efallai y bydd awdurdodau lleol hefyd am bennu lefel wahanol o dâl ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat a cheir preifat. Yn yr amgylchiadau hyn, bydd yn rhaid bod awdurdodau lleol yn gallu gwahaniaethu rhwng ceir preifat a thacsis a cherbydau hurio preifat.
13. Mae awdurdodau trwyddedu yng Nghymru a Lloegr (sef awdurdodau unedol fel arfer, cynghorau dosbarth neu yn Llundain, Transport for London), eisoes yn cadw manylion cofrestru pob cerbyd sydd wedi cael ei drwyddedu ganddynt fel tacsî neu gerbyd hurio preifat. Fodd bynnag, nid oes ganddynt fynediad i wybodaeth debyg ar gyfer cerbydau sydd wedi cael eu trwyddedu gan awdurdodau trwyddedu eraill (y cyfeirir atynt o hyn ymlaen fel "cerbydau y tu allan i'r ardal"). O ganlyniad, efallai na fydd yn bosibl i awdurdod lleol adnabod tacsî neu gerbyd hurio preifat sydd wedi cael ei drwyddedu gan awdurdod arall. Byddai hyn yn tanseilio ei allu i weithredu ei Barth Aer Glân yn effeithiol lle y penderfynwyd bod angen codi tâl ar dacsis a cherbydau hurio preifat.
14. Mae'r ymgynghoriad hwn yn gofyn am safbwyntiau ar y canlynol:
 - Creu cronfa ddata ganolog er mwyn gallu adnabod pob tacsî a cherbyd hurio preifat sy'n gweithredu yng Nghymru a Lloegr, ni waeth ble y cawsant eu trwyddedu, er mwyn gorfodi a gweithredu Parthau Aer Glân sy'n codi tâl

- Y dull o orfodi awdurdodau trwyddedu i rannu'r data hyn drwy ddefnyddio pwerau o dan Ddeddf yr Amgylchedd 1995.

Dogfennau perthnasol

15. Mae'r ymgynghoriad hwn yn cynnwys:

- (i) y ddogfen ymgynghorol;
- (ii) Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol o'r effaith ar fusnesau o ganlyniad i greu cronfa ddata ganolog.

Cyn ymateb i'r cwestiynau a nodir yn y ddogfen ymgynghori hon rydym yn argymhell eich bod yn darllen y dogfennau hyn ochr yn ochr â'r Fframwaith Parthau Aer Glân i Loegr a'r ddogfen ymgynghori ar y Fframwaith Parthau Aer Glân i Gymru.

Dull Cyffredinol

16. Mae'r Llywodraeth (mae cyfeiriadau at y Llywodraeth yn golygu Llywodraeth y DU a Llywodraeth Cymru) yn cynnig creu cronfa ddata ganolog o bob cerbyd sydd wedi'i drwyddedu fel tacsî neu gerbyd hurio preifat yng Nghymru a Lloegr. Byddai hyn yn cael ei boblogi gan awdurdodau lleol a fyddai'n cyflwyno rhif cofrestru pob cerbyd (VRN) sydd wedi ei drwyddedu fel tacsî neu gerbyd hurio preifat (y cyfeirir ato o hyn ymlaen fel 'data tacsîs a cherbydau hurio preifat') i awdurdod cynnal canolog. Ni fydd angen i'r awdurdod lleol rannu unrhyw ddata sy'n ymwneud â gyrwyr neu weithredwyr tacsîs a cherbydau hurio preifat sydd wedi'u trwyddedu a dim ond at y diben a ddisgrifir yn yr ymgynghoriad hwn y caiff y data eu defnyddio.
17. Egwyddor arweiniol y Llywodraeth yw y dylai'r gronfa ddata hon gael ei chynllunio a'i chynnal mewn ffordd sy'n ategu prosesau sydd eisoes yn bodoli lle bynnag y bo'n bosibl er mwyn lleihau'r baich ar awdurdodau trwyddedu.
18. Pan fydd cerbyd yn mynd i mewn i Barth Aer Glân sy'n codi tâl neu'n symud o amgylch y parth, caiff rhif cofrestru'r cerbyd ei nodi gan gamera Adnabod Rhifau Cerbydau yn Awtomatig (ANPR). Yna caiff y wybodaeth hon ei gwirio yn erbyn y gronfa ddata ganolog ar gyfer tacsîs a cherbydau hurio preifat a fydd yn rhyngweithio â'r seilwaith codi tâl ehangach sy'n cael ei ddatblygu ar gyfer Parthau Aer Glân sy'n codi tâl.
19. Os bydd perchennog cerbyd nad yw'n cyrraedd y safon benodol ar gyfer y math o gerbyd sydd ganddo yn y parth codi tâl yn methu â thalu'r tâl o fewn yr amserlen ofynnol ar ôl mynd i mewn i'r parth neu symud o amgylch y parth, bydd yr awdurdod lleol sy'n gweithredu'r Parth Aer Glân sy'n codi tâl wedyn yn codi tâl cosb ar geidwad cofrestredig y cerbyd (fel y gwneir ar hyn o bryd ar gyfer gorfodi

deddfwriaeth traffig ffyrdd eraill). Ni fydd yn ofynnol i awdurdodau trwyddedu rannu'r wybodaeth hon.

20. Mae'r Llywodraeth yn cynnig gorfodi pob awdurdod trwyddedu yng Nghymru a Lloegr i ddarparu'r data ar dacsis a cherbydau hurio preifat ar gyfer y gronfa ddata. Mae'n hollbwysig bod pob awdurdod trwyddedu yn darparu'r data hyn (yn hytrach na dim ond y rhai sy'n cyflwyno Parthau Aer Glân sy'n codi tâl) fel y gall awdurdodau lleol godi tâl ar bob cerbyd y tu allan i'r ardal. Gall tacsis a cherbydau hurio preifat sydd wedi'u trwyddedu yng Nghymru a Lloegr weithredu fel cerbydau hurio preifat yn y naill wlad neu'r llall.
21. Cynigiwn ddefnyddio pwerau o dan Ddeddf yr Amgylchedd 1995 oherwydd mae'r gronfa ddata ar gyfer bodloni rhwymedigaethau'r UE o ran ansawdd aer, neu'n gysylltiedig â bodloni'r rhwymedigaethau hynny. Bydd angen i bob awdurdod trwyddedu gyflwyno data ar dacsis i'r gronfa ddata ganolog er mwyn cipio a storio'r wybodaeth hon.
22. Mae'r Llywodraeth o'r farn mai defnyddio pwerau o dan Ddeddf yr Amgylchedd 1995 yw'r ffordd orau o ddod o hyd i ateb amserol cyn i awdurdodau lleol roi Parthau Aer Glân sy'n codi tâl ar waith erbyn 2020. Dim ond at ddibenion system gorfodi Parthau Aer Glân sy'n codi tâl y caiff y data ar dacsis a cherbydau hurio preifat eu defnyddio gan fod angen gwneud hynny er mwyn sicrhau y gellir bodloni'r rhwymedigaethau perthnasol o ran ansawdd aer.
23. **Felly, bydd yr ymgynghoriad hwn yn canolbwyntio'n gyfan gwbl ar ddod o hyd i ateb er mwyn adnabod tacsis a cherbydau hurio preifat sy'n mynd i mewn i Parthau Aer Glân sy'n codi tâl neu sy'n symud o amgylch y parthau hynny ac ni fydd yn cwmpasu materion eraill sy'n ymwneud â'r sector tacsis a cherbydau hurio preifat ehangach.** Fodd bynnag, gall sefydlu'r gronfa ddata a gynigiwyd yn yr ymgynghoriad hwn helpu o ran gwaith ehangach yn y dyfodol.
24. Mewn Dadl yn Neuadd San Steffan y llynedd, cyhoeddodd cyn-Weinidog Trafnidiaeth Llywodraeth y DU, y Gwir Anrhydeddus John Hayes AS, y byddai grŵp gorchwyl a gorffen yn cael ei sefydlu i ystyried unrhyw faterion rheoleiddiol yn y sector tacsis a cherbydau hurio preifat a rhwymedïau posibl. Roedd cylch gwaith y Grŵp yn cynnwys pwerau cyfredol awdurdodau trwyddedu, eu cymhwysiad a'u heffeithiolrwydd. Mae'r Grŵp wedi ystyried rhinweddau cronfa ddata genedlaethol ar gyfer trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat fel ffordd o wella'r broses o orfodi'r gyfundrefn drwyddedu. Mae'r Grŵp bellach wedi cyflwyno ei adroddiad ac mae Gweinidogion yn ystyried yr argymhellion.

Cwestiwn 1: Yn eich barn chi a yw creu cronfa ddata ganolog i gasglu a chynnal data penodol ar dacsis a cherbydau hurio preifat yn ffordd briodol o fynd i'r afael â'r anawsterau sy'n gysylltiedig â gwahaniaethu rhwng y mathau hyn o gerbydau a cherbydau preifat i gefnogi Parthau Aer Glân sy'n codi tâl? Os nad ydyw, pam? Rhowch dystiolaeth i ategu eich ymateb.

Cwestiwn 2: A oes gennych unrhyw sylwadau ar y defnydd arfaethedig o bwerau o dan Ddeddf yr Amgylchedd 1995 i orfodi pob awdurdod trwyddedu yng Nghymru a Lloegr i anfon y data ar dacsis a cherbydau hurio preifat i'r gronfa ddata?

Dull technegol

25. Mae'r Llywodraeth yn datblygu ateb technegol i hwyluso'r broses o greu ac anfon data ar dacsis a cherbydau hurio preifat i'r gronfa ddata a lleihau'r baich sydd ar awdurdodau trwyddedu. Mae'r Llywodraeth wedi sefydlu gweithgor o swyddogion trwyddedu awdurdodau lleol (Gweithgor Trwyddedu) er mwyn sicrhau bod unrhyw ateb yn diwallu anghenion awdurdodau trwyddedu. Fodd bynnag, croesawn safbwyntiau ar natur yr ateb technegol hwn mewn ymateb i'r ymgynghoriad hwn.
26. Wrth i'r Llywodraeth ddatblygu'r ateb technegol byddwn yn gweithio gydag awdurdodau trwyddedu i bennu amllder diweddarau'r data ar dacsis a cherbydau hurio preifat. Bydd angen i hyn daro cydbwysedd rhwng cywirdeb canfod cerbydau sy'n mynd i mewn i Barthau Aer Glân sy'n codi tâl neu sy'n symud o amgylch y parthau hynny a'r baich a osodir ar awdurdodau trwyddedu. Gall yr amllder amrywio rhwng awdurdodau trwyddedu er mwyn adlewyrchu'r gwahaniaethau yn nhrosiant cerbydau trwyddedig.
27. Rhagwelwn y dylai'r data gael eu diweddarau bob wythnos o leiaf. Dyma'r rhagdybiaeth a ddefnyddiwyd yn yr Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol. Fodd bynnag, deallwn y bydd hyn yn amrywio cryn dipyn rhwng pob awdurdod trwyddedu. Byddwn yn gweithio gyda'r Gweithgor Trwyddedu er mwyn sicrhau y deuir o hyd i ateb ymarferol ar gyfer awdurdodau trwyddedu a system gorfodi Parth Aer Glân. Fodd bynnag, croesawn safbwyntiau ar ba mor aml y dylid darparu data ar dacsis a cherbydau hurio preifat mewn ymateb i'r ymgynghoriad hwn.
28. Fel y nodwyd ym mharagraff 20, dim ond rhifau cofrestru tacsis a cherbydau hurio preifat sydd eu hangen er mwyn adnabod y cerbydau sy'n mynd i mewn i Barthau Aer Glân. Fodd bynnag, cydnabu'r Llywodraeth yr angen i sicrhau bod y data a gesglir yn ddilys. Gallai'r llywodraeth o bosibl ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol ddarparu rhagor o wybodaeth am y cerbyd megis y math o gerbyd, y model a/neu'r lliw er mwyn helpu i ddilysu'r data a gyflwynwyd. Byddem yn croesawu

safbwyntiau ar gyflwyno rhagor o ddata er mwyn dilysu rhifau cofrestru cerbyd a gyflwynwyd.

29. Bydd gan bob awdurdod lleol sy'n gweithredu Parth Aer Glân sy'n codi tâl ddull o apelio yn erbyn taliadau cosb. Bydd y Llywodraeth yn gweithio gydag awdurdodau trwyddedu ac awdurdodau lleol er mwyn sicrhau bod hyn yn cynnwys dull apelio os yw'r cerbyd wedi cael ei adnabod ar gam fel tacsî neu gerbyd hurio preifat. Mae'r Llywodraeth yn rhagweld mai cyfrifoldeb ceidwad y cerbyd fydd cael prawf bod y cerbyd wedi cael ei adnabod ar gam, gan yr awdurdod trwyddedu priodol.
30. Mae awdurdodau trwyddedu hefyd yn casglu gwybodaeth ychwanegol am dacsîs a cherbydau hurio preifat trwyddedig, megis p'un a gawsant eu dynodi gan yr awdurdod trwyddedu yn rhai a all gludo cadeiriau olwyn. Efallai y bydd awdurdodau lleol sy'n gweithredu Parthau Aer Glân sy'n codi tâl yn dymuno defnyddio'r wybodaeth hon i esemptio rhai mathau o dacsîs neu gerbydau hurio preifat rhag talu tâl neu roi gostyngiad iddynt.
31. Nododd llywodraeth y DU yr egwyddorion y dylai awdurdodau lleol yn Lloegr eu dilyn wrth gymhwyso achosion o esemptio neu roi gostyngiad. Nodir yr egwyddorion, y gellir rhoi esemptiadau mewn perthynas â hwy yng Nghymru, yn y Fframwaith Parthau Aer Glân drafft i Gymru.
32. Dylid ceisio rhoi cyn lleied â phosibl o esemptiadau er mwyn manteisio i'r eithaf ar fuddiannau parth. Fodd bynnag, gall awdurdodau lleol ystyried ffyrdd lle y gallai cost unrhyw dâl a godir i fynd i mewn i ardaloedd gael ei lleihau ar gyfer grwpiau a nodir fel rhai sy'n wynebu heriau penodol, cyhyd ag y cyflawnir hyn mewn ffordd nad yw'n arafu'r broses o gyflawni canlyniadau'r parth.
33. Croesawn safbwyntiau ar gynigion i'r llywodraeth hwyluso'r broses o weithredu esemptiadau lleol ar gyfer tacsîs a cherbydau hurio preifat penodol drwy gasglu'r wybodaeth ychwanegol am gerbydau sydd gan awdurdodau trwyddedu. Byddai angen i unrhyw wybodaeth ychwanegol a ddarperir gan awdurdodau trwyddedu gydymffurfio â gofynion diogelu data.

Cwestiwn 3: Yn eich barn chi, beth yw'r prif rwystrau technegol i ddwyn y data trwyddedu ar dacsis a cherbydau hurio preifat ynghyd yn llwyddiannus mewn un gronfa ddata genedlaethol? Pa dystiolaeth sydd gennych, os o gwbl, o ddulliau gweithredu posibl a fyddai'n mynd i'r afael â'r rhwystrau hyn?

Cwestiwn 4: A ydych yn teimlo bod y cynnig, y dylai awdurdodau lleol anfon data ar dacsis bob wythnos o leiaf, yn briodol neu'n amhriodol? Os nad ydych, beth yw'r amllder gofynnol priodol yn eich barn chi (rhowch unrhyw dystiolaeth a all fod gennych i ategu eich ymateb). A oes gennych unrhyw sylwadau eraill ar ba mor aml y dylai awdurdodau lleol anfon data ar dacsis i'r gronfa ddata?

Cwestiwn 5: Pa ddata ychwanegol ar gerbydau y dylai fod yn ofynnol i awdurdodau trwyddedu eu cyflwyno er mwyn dilysu'r data ar dacsis a cherbydau hurio preifat? Pa dystiolaeth sydd gennych, os o gwbl, y byddai'r data ychwanegol hyn yn ffordd effeithiol o ddilysu?

Cwestiwn 6: Pa ddata ychwanegol ar gerbydau a ddylai gael eu casglu yn eich barn chi er mwyn hwyluso'r broses o esemptio rhai mathau o dacsis neu gerbydau hurio preifat rhag talu tâl, os o gwbl?

Yr asesiad o effaith

34. Mae'r Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol yn ystyried costau a buddiannau cronfa ddata genedlaethol o gerbydau a gafodd eu trwyddedu fel tacsî neu gerbyd hurio preifat yng Nghymru a Lloegr. Mae wedi gwneud rhai rhagdybiaethau o ran nifer o newidynnau megis yr amser y mae'n ei gymryd i fewnbynnu data i gronfa ddata ganolog.
35. Caiff unrhyw faich ychwanegol ar awdurdodau lleol ei ariannu yn unol â'r athrawiaeth beichiau newydd. Mae'r Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol drafft atodedig yn amcangyfrif mai cyfanswm y gost i awdurdodau lleol yng Nghymru a Lloegr fydd £0.2m y flwyddyn (prisiau 2016) heb unrhyw effaith uniongyrchol o ran costau ar fusnesau.

Cwestiwn 7: A ydych yn cytuno â'r rhagdybiaethau a wnaed yn yr Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol? Os nad ydych, rhowch dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 8: A ydych yn cytuno â chasgliadau canlyniadol yr Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol? Os nad ydych, rhowch dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 9: A ydych yn ymwybodol o unrhyw ddata ychwanegol a allai lywio'r Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol? Os ydych, rhowch fanylion.

Sut y gallwch ddweud eich dweud

Pwy all ymateb?

36. Mae ymgynghoriad cyhoeddus sy'n agored i unrhyw un sydd â diddordeb mewn darparu sylwadau. Mae'n debygol o fod o ddiddordeb arbennig i awdurdodau lleol, y sectorau trafnidiaeth, gyrywyr tacsis a cherbydau hurio preifat a sefydliadau eraill sydd â diddordeb mewn ansawdd aer.

Sut i ymateb

37. Bydd yr ymgynghoriad hwn yn para am bedair wythnos rhwng 5 Hydref 2018 tan 23:59 ar 2 Tachwedd 2018.
38. Ymatebwch i'r ymgynghoriad hwn gan ddefnyddio system ymgynghori Citizen Space: <https://consult.defra.gov.uk/airquality/identification-of-taxis-and-phvs-entering-charging/>
39. Fe'ch anogir i roi atebion llawn sy'n esbonio eich barn yn llawn.
40. Bydd y Llywodraeth yn ceisio cyhoeddi crynodeb o ymatebion o fewn 12 wythnos i'r ymgynghoriad ddod i ben.

Cyfrinachedd a diogelu data

41. Caiff crynodeb o'r ymatebion i'r ymgynghoriad hwn ei gyhoeddi a'i roi ar wefan y llywodraeth yn: www.gov.uk/defra.
42. Bydd y crynodeb yn cynnwys rhestr o enwau a sefydliadau a ymatebodd ond nid enwau personol, cyfeiriadau na manylion cyswllt eraill. Gall gwybodaeth a ddarperir mewn ymateb i'r ymgynghoriad hwn, gan gynnwys data personol, gael ei chyhoeddi neu ei datgelu yn unol â'r cyfundrefnau mynediad at wybodaeth, yn bennaf

Rheoliadau Gwybodaeth Amgylcheddol 2004, Deddf Rhyddid Gwybodaeth 2000 a Deddf Diogelu Data 2018. Mae rhwymedigaethau arnom, yn bennaf o dan Reoliadau Gwybodaeth Amgylcheddol 2004, Deddf Rhyddid Gwybodaeth 2000 a Deddf Diogelu Data 2018, i ddatgelu gwybodaeth i dderbynyddion penodol neu'r cyhoedd o dan amgylchiadau penodol.

43. Os hoffech i wybodaeth, gan gynnwys data personol, a ddarparwyd gennych gael ei thrin yn gyfrinachol, dylech nodi hyn yn glir yn ysgrifenedig pan fyddwch yn rhoi eich ymateb i'r ymgynghoriad gan nodi pam yr hoffech gadw'r manylion hyn yn gyfrinachol. Os byddwn yn cael cais i ddatgelu o dan y Ddeddf Rhyddid Gwybodaeth, byddwn yn ystyried eich esboniad yn llawn, ond ni allwn warantu y byddwn yn gallu ei gadw'n gyfrinachol ar bob achlysur. Ni chaiff ymwadiad cyfrinachedd awtomatig a gynhyrchir gan eich system TG ei ystyried yn gais cyfrinachedd ynddo'i hun.
44. Cynhelir yr ymgynghoriad hwn yn unol ag "Egwyddorion Ymgynghori" Swyddfa'r Cabinet a gellir ei weld yn: <https://www.gov.uk/government/publications/consultation-principles-guidance>.
45. Os bydd gennych unrhyw sylwadau neu gwynion am y broses ymgynghori, dylech eu hanfon at:

Consultation Coordinator
Area 1C, 1st Floor
Nobel House
17 Smith Square,
London, SW1P 3JR.

Neu anfonwch neges e-bost i: consultation.coordinator@defra.gsi.gov.uk.

Atodiad A: Cwestiynau ar gyfer yr ymgynghoriad

Cwestiwn 1: Yn eich barn chi a yw creu cronfa ddata ganolog i gasglu a chynnal data penodol ar dacsis a cherbydau hurio preifat yn ffordd briodol o fynd i'r afael â'r anawsterau sy'n gysylltiedig â gwahaniaethu rhwng y mathau hyn o gerbydau a cherbydau preifat i gefnogi Parthau Aer Glân sy'n codi tâl? Os nad ydyw, pam? Rhowch dystiolaeth i ategu eich ateb.

Cwestiwn 2: A oes gennych unrhyw sylwadau ar y defnydd arfaethedig o bwerau o dan Ddeddf yr Amgylchedd 1995 i orfodi pob awdurdod trwyddedu yng Nghymru a Lloegr i anfon y data ar dacsis a cherbydau hurio preifat i'r gronfa ddata?

Cwestiwn 3: Yn eich barn chi, beth yw'r prif rwystrau technegol i ddwyn y data trwyddedu ar dacsis a cherbydau hurio preifat ynghyd yn llwyddiannus mewn un gronfa ddata genedlaethol? Pa dystiolaeth sydd gennych, os o gwbl, o ddulliau gweithredu posibl a fyddai'n mynd i'r afael â'r rhwystrau hyn?

Cwestiwn 4: A ydych yn teimlo bod y cynnig, y dylai awdurdodau lleol anfon data ar dacsis bob wythnos o leiaf, yn briodol neu'n amhriodol? Os nad ydych, beth yw'r amlder gofynnol priodol yn eich barn chi (rhowch unrhyw dystiolaeth a all fod gennych i ategu eich ymateb). A oes gennych unrhyw sylwadau eraill ar ba mor aml y dylai awdurdodau lleol anfon data ar dacsis i'r gronfa ddata?

Cwestiwn 5: Pa ddata ychwanegol ar gerbydau y dylai fod yn ofynnol i awdurdodau trwyddedu eu cyflwyno er mwyn dilysu'r data ar dacsis a cherbydau hurio preifat? Pa dystiolaeth sydd gennych, os o gwbl, y byddai'r data ychwanegol hyn yn ffordd effeithiol o ddilysu?

Cwestiwn 6: Pa ddata ychwanegol ar gerbydau a ddylai gael eu casglu yn eich barn chi er mwyn hwyluso'r broses o esemptio rhai mathau o dacsis neu gerbydau hurio preifat rhag talu tâl, os o gwbl?

Cwestiwn 7: A ydych yn cytuno â'r rhagdybiaethau a wnaed yn yr Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol? Os nad ydych, rhowch dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 8: A ydych yn cytuno â chasgliadau canlyniadol yr Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol? Os nad ydych, rhowch dystiolaeth ategol.

Cwestiwn 9: A ydych yn ymwybodol o unrhyw ddata ychwanegol a allai lywio'r Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol? Os ydych, rhowch fanylion.

Cwestiwn 10: Os oes gennych unrhyw sylwadau pellach yr hoffech eu gwneud ar ddull y llywodraeth o alluogi awdurdodau lleol i godi taliadau perthnasol ar dacsis a cherbydau hurio preifat, nodwch hwy yma.