

Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol

Ar gyfer Mesurau Hunanardystiedig yn Defra

Cynghorir timau polisi i gyflwyno'r asesiad hwn i'w Partner Busnes Rheoleiddio Gwell, ac ar ôl iddo gael ei gymeradwyo, lanlwytho'r rhestr wirio ochr yn ochr â'r cofnod perthnasol ar SIPI. Bydd angen i'r asesiad gael ei hunanardystio gan Economegydd G7 BRU Defra. Mae meysydd RTA wedi cael eu diwygio i adlewyrchu'r diweddariadau i'r Fframwaith Rheoleiddio Gwell sydd wedi cyflwyno trothwy de-minimis, a phroses hunanardystio a galw i mewn.

Teitl y Mesur	Adnabod tacsis a cherbydau hurio preifat mewn Parthau Aer Glân
Adran/Asiantaeth Arweiniol	Defra
Dyddiad Gweithredu Disgwyliedig	1 Ebrill 2019
Tarddiad (Domestig neu Ryngwladol)	Domestig
Dyddiad Asesu	9 Awst 2018
Cyswllt Adrannol Arweiniol	Alison Maydom
Cyfeirnod SIPI	Defra/ENV/018

Rhesymeg ar gyfer ymyrryd a'r effeithiau bwriadedig

Crynhoi yn fras y rheswm dros ymyrryd ac effeithiau bwriadedig y mesur newydd

Bydd creu cronfa ddata ganolog wedi ei phoblogi gan bob awdurdod lleol sydd â swyddogaethau trwyddedu tacsis yng Nghymru a Lloegr gyda manylion trwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat, yn hwyluso'r broses o godi tâl ar y cerbydau hynny nad ydynt yn bodloni'r safonau allyriadau gofynnol priodol, gan ei gwneud yn fwy tebygol y caiff y gostyngiadau a ragwelir/a fodelir mewn crynadau NO₂ mewn Parthau Aer Glân eu cyflawni. Ar hyn o bryd, nid yw'n bosibl i awdurdodau lleol adnabod tacsis a cherbydau hurio preifat sydd wedi cael eu cofrestru y tu allan i'w maes awdurdodaeth hwy oni fydd gan y cerbyd gorff unigryw sy'n ei wneud yn wahanol i gerbyd preifat. Nid oes ganddynt fynediad i wybodaeth ar gyfer cerbydau sydd wedi cael eu trwyddedu gan awdurdodau lleol eraill (y cyfeirir atynt o hyn ymlaen fel "cerbydau y tu allan i'r ardal"). Bydd angen dulliau adnabod o'r fath er mwyn gorfodi trefniadau codi tâl ar gyfer tacsis a cherbydau hurio preifat fel rhan o Barthau Aer Glân. Amcangyfrifodd yr *UK plan for tackling roadside nitrogen dioxide concentrations* a gyhoeddwyd yn 2017 y byddai gweithredu Parthau Aer Glân yn cynhyrchu tua £400m o fanteision o ran iechyd drwy ostwng allyriadau NOx.

Opsionau polisi hyfyw (gan gynnwys dewisiadau amgen yn lle rheoleiddio)

Pennu'r opsiynau polisi byw sydd wrthi'n cael eu hystyried. Ni ddylai hyn gynnwys yr opsiwn 'status-quo'.

- Pwerau o dan Ddeddf yr Amgylchedd 1995 i'w gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol Cymru a Lloegr rannu rhywfaint o ddata trwyddedu ar dacsis a cherbydau hurio preifat â chronfa ddata ganolog.

Disgrifiad o Elfennau Newydd a Chynhennus (os oes rai)

A oes gan y mesur elfennau newydd neu gynhennus a all ennyn diddordeb rhanddeiliaid neu ddiddordeb gwleidyddol, neu a all olygu bod angen gwneud gwaith dadansoddi ychwanegol?

Credir nad oes gan y mesur hwn elfennau cynhennus. Yn syml, bydd yn gorfodi awdurdodau lleol i rannu data ar dacsis â chanolfan ganolog. Ar hyn o bryd mae'r data hyn eisoes yn cael eu casglu a baich ychwanegol bychan yn unig fyddai anfon y data i gronfa ddata ganolog. Ni fydd y wybodaeth a rennir ar lefel lle y bydd yn bosibl adnabod manylion cyfrinachol. Cynhelir ymgynghoriad cyhoeddus ar y cynnig hwn.

Asesu'r Effeithiau ar Fusnes

Disgrifio sut yr effeithir ar y sector busnes neu'r sector cymunedol neu wirfoddol, ac a fydd hynny'n fuddiol neu'n andwyol:

Ni fydd y mesur yn effeithio'n uniongyrchol ar fusnesau. Bydd y ddeddfwriaeth yn gorfodi awdurdodau lleol i rannu data ar dacsis â chanolfan ganolog. Ariennir awdurdodau lleol ar gyfer y gwaith ychwanegol hwn. Daw'r gronfa ddata yn rhan annatod o'r seilwaith ehangach sy'n cael ei ddatblygu i gefnogi Parthau Aer Glân sy'n codi tâl. Felly bydd costau cynnal a chadw yn cael eu cynnwys yn y rhaglen waith hon.

Bydd effeithiau andwyol bach ar awdurdodau lleol i drosi'r data ar y dechrau (costau ymgyswrt) ac i rannu'r data bob wythnos (costau gweinyddol). Bydd cymunedau yn cael budd o hyn drwy effeithiau cysylltiedig cadarnhaol gyda llai o grynoadau o NO₂, gan gynnwys manteision i iechyd pobl. Bydd creu sefyllfa lle bydd y data hyn ar gael i bob awdurdod lleol yn hwyluso'r broses o godi tâl mewn Parthau Aer Glân fel y gellir codi tâl ar y cerbydau hynny nad ydynt yn bodloni'r safonau allyriadau gofynnol priodol, gan ei gwneud yn fwy tebygol y caiff y gostyngiadau a ragwelir/a fodelir mewn crynoadau NO₂ mewn Parthau Aer Glân eu cyflawni.

- *Cynnwys rhywfaint o waith meintioli ar ystod yr effaith (e.e. y math o fusnesau a nifer o fusnesau yr effeithir arnynt, a'r rhwymedigaethau ychwanegol a bennir).*

Gwneir y gwaith o drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yng Nghymru a Lloegr gan awdurdodau trwyddedu (cynghorau dosbarth ac unedol). Bydd y mesur hwn yn effeithio ar bob awdurdod trwyddedu yng Nghymru a Lloegr (315). Bydd y rhwymedigaeth ychwanegol ar gyfer yr awdurdodau trwyddedu hyn yn fach; mae ganddynt ddata ar dacsis a cherbydau hurio preifat sydd wedi eu trwyddedu yn eu maes awdurdodaeth hwy eisoes a dim ond trosi a rhannu'r data hwn â chanolfan ganolog y bydd yn rhaid iddynt ei wneud.

- *Nodi ai effaith untro neu effaith barhaus fydd hyn*

Effaith untro:

- Ymgyswrt - mae gan bob awdurdod lleol y data hyn eisoes ond mae'n debygol y bydd mwy nag un fformat gwahanol. I ddechrau bydd yn rhaid i bob awdurdod lleol drosi'r data sydd ganddo yn fformat cyffredin a dod yn gyfarwydd â'r ffordd y dylid cyflwyno'r data hyn ar gyfer y gronfa ddata ganolog.

Effaith barhaus:

- Costau gweinyddol - Bob wythnos bydd yn rhaid i awdurdodau lleol ddiweddarau a rhannu data ar eu tacsis a'u cerbydau hurio preifat â'r gronfa ddata ganolog.
- *amcangyfrif y costau tebygol sy'n gysylltiedig â'r effeithiau, gan gynnwys costau y gellir eu moneteiddio a chostau na ellir eu moneteiddio*

Y gellir eu moneteiddio:

- Costau gweinyddol: Cost flynyddol amcangyfrifedig ar gyfer pob awdurdod lleol i ddiweddarau a rhannu data yw £188,100 (gweler adran 4 ar Dystiolaeth ategol - Tablau 1, 2, 3 ac Atodiad 1).

Na ellir eu moneteiddio:

- Costau ymgyfarwyddo
- Buddiannau sy'n gysylltiedig â Pharthau Aer Glân effeithlon.
- *rhoi maint y costau, ac os yw'n bosibl, y manteision*

DD/G

- *At ddibenion galw i mewn, egluro hefyd pam mae'r effeithiau net islaw'r trothwy de minimis o +/- £5m EANDCB a nodwch a oes unrhyw effeithiau gros arwyddocaol er gwaethaf effeithiau net bach.*

Y Gost Uniongyrchol Net Flynyddol Gyfatebol i Fusnes yw £0 gan nad yw'r mesur hwn yn cael unrhyw effaith ar fusnesau (gweler adran 4 - Tabl 4 Tystiolaeth ategol ac Atodiad 2).

Mae Gwerth Presennol Net yr ymyrraeth hefyd yn fach (-£1.6m) (gweler Tabl 4)

Nid oes unrhyw effeithiau gros arwyddocaol.

Asesiad Cryno o Effeithiau Dosbarthiadol

A fydd y mesur yn cael effeithiau dosbarthiadol arwyddocaol? Er enghraifft, a fydd y mesur yn arwain at drosglwyddiad arwyddocaol rhwng busnesau a sectorau gwahanol?

Ni fydd y mesur hwn yn arwain at unrhyw effeithiau dosbarthiadol. Bydd yn ofynnol i bob awdurdod lleol rannu'r wybodaeth hon ac nid effeithir ar unigolion na busnesau.

Asesiad Cryno o Effeithiau ar Fusnesau Bach

A fydd y mesur yn arwain at feichiau anghymesur ar fusnesau bach?

Ni fydd hyn yn arwain at feichiau anghymesur ar fusnesau bach.

Asesiad Cryno o Effeithiau Ehangach

A fydd y mesur yn cael effeithiau cymdeithasol, amgylcheddol neu ariannol ehangach arwyddocaol?

Ni fydd y mesur hwn yn cael unrhyw ffeithiau ehangach arwyddocaol.

Crynodeb o effeithiau wedi'u moneteiddio

Os amcangyfrifwyd yr effeithiau rhoi

- Gwerth Presennol Net Amcangyfrifedig

-£1.6m (see Tabl 4)

- *Gwerth Presennol Net Busnesau Amcangyfrifedig*

£0 (gweler Tabl 4)

- *Costau Net Blynyddol Gyfatebol Amcangyfrifedig i Fusnesau*

£0 (gweler Tabl 4)

- *Cyfnod arfarnu (egluro os yw'n wahanol i'r cyfnod arfarnu 10 mlynedd a fabwysiedir fel arfer)*

10 blynedd

- *Y Flwyddyn Sail Brisiau a'r Flwyddyn Sail Gwerth Presennol a ddewiswyd*

Blwyddyn Sail Brisiau: 2016

Blwyddyn sail Gwerth Presennol 2019

- *Dadansoddiad fesul costau pontio a pharhaus, os yw'n gymwys*

DD/G

Rhesymeg dros lunio Asesiad Brysbennu Rheoleiddiol (RTA) (yn hytrach nag Asesiad o Effaith (IA))

Crynowch pam roedd RTA yn ddull cymesur o amcangyfrif effeithiau eich opsiwn polisi.

- Polisi yw hwn ag effeithiau ar raddfa fach ar awdurdodau lleol sydd â swyddogaethau trwyddedu tacsis yn unig.
- Nid yw'r mesur hwn yn effeithio ar fusnesau. Cost Uniongyrchol Net Flynyddol Gyfatebol i Fusnesau yw £0 (islaw'r trothwy o £5m). (gweler Tabl 4)
- Credwn na fydd y cynnig hwn yn cynnwys unrhyw elfennau cynhennus a byddwn yn cynnal ymgynghoriad cyhoeddus.
- Bydd defnyddio'r gronfa ddata hon yn helpu i sicrhau bod y Parthau Aer Glân sydd ar waith, yn effeithiol, gan ei gwneud yn fwy tebygol y bydd y gostyngiadau a ragwelwyd/a fodelwyd mewn crynodaau NO₂ yn y Parthau Aer Glân yn cael eu cyflawni.

Am y rhesymau uchod, byddai'n anghymesur cynnal Asesiad llawn o'r Effaith ac mae angen defnyddio'r dull arfarnu llwybr carlam.

	Enw, Rôl	Dyddiad
Cymeradwyaeth adran	Alison Maydom	28/08/18
Cymeradwyaeth economegydd (uwch ddadansoddwr)	Alexander Barr	28/08/18
Cymeradwyaeth Uned Rheoleiddio Gwell	Monnette Keenaghan	03/09/2018
Cadarnhad o hunanardystio gan Economegydd G7 BRU	Antonia Baker	03/09/2018

Tystiolaeth ategol

Dylai'r naratif yn yr adran hon ddarparu tystiolaeth sy'n cefnogi'r wybodaeth yn y templed cryno. Ar gyfer y rhan fwyaf o gynigion byddai hyn tua 2-3 tudalen a dim mwy na 6 thudalen o wybodaeth ategol. Dylai'r naratif gynnwys yr eitemau canlynol:

1. Y mater polisi a'r rhesymeg ar gyfer ymyrraeth y Llywodraeth

Ar gyfer cynigion dadreoleiddiol, dylai'r adran hon nodi beth yw'r sefyllfa reoleiddiol bresennol, pam mae'n bodoli a sut mae'n effeithio ar fusnesau ar hyn o bryd. Dylai hefyd gynnwys yr hyn sy'n cael ei ddileu/diddymu neu ei symleiddio.

Ar gyfer cynigion cost isel dylai hyn nodi'r mater polisi rydych yn ceisio mynd i'r afael ag ef.

Ym mis Gorffennaf 2017, cyhoeddodd y llywodraeth The UK Plan for Tackling Roadside Nitrogen Dioxide Concentrations yn nodi sut y byddwn yn cyflawni cydymffurfiaeth â therfynau statudol yn yr amser byrraf posibl, wedi ei ategu gan fuddsoddiad gwerth £3.5 biliwn mewn ansawdd aer a thrafnidiaeth lanach. Roedd y Cynllun yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol ddatblygu a gweithredu cynlluniau lleol gyda'r nod o gyflawni cydymffurfiaeth. Ategir hyn gan £475 miliwn mewn cyllid. Yn genedlaethol, drwy ein gwaith modelu gwelsom mai Parthau Aer Glân yw'r ffordd gyflymaf i gydymffurfio. Mae angen i ni wneud popeth sydd ei angen nawr i weithredu unrhyw gynllun codi tâl y gallai awdurdodau lleol ei gyflwyno fel rhan o Barth Aer Glân. Disgwylir i'r Parth Aer Glân cyntaf fod ar waith erbyn diwedd 2019.

Mae pedwar dosbarth (A-D) o Parthau Aer Glân sy'n codi tâl yn Lloegr, y mae pob un ohonynt yn codi tâl ar dacsis a cherbydau hurio preifat *pre-Euro 6 (diesel)* a *pre-Euro 4 (petrol)*. Dim ond Parthau Aer Glân dosbarth D fydd yn codi tâl ar geir personol. Mae Llywodraeth Cymru wedi ymgynghori ar Fframwaith ar wahân sydd, ar ei ffurf ddrafft gyfredol, yn darparu hyblygrwydd i awdurdodau Cymru ddewis unrhyw gyfuniad o grwpiau cerbydau y gellir codi tâl arnynt¹. Os bydd awdurdodau lleol yn gweithredu Parth Aer Glân sy'n codi tâl yn nosbarth A-C (neu gyfuniad o grwpiau cerbydau yng Nghymru a fyddai'n cynnwys tacsis/cerbydau hurio preifat, ond nid ceir preifat) bydd angen iddynt allu gwahaniaethu rhwng car preifat a thacsi neu gerbyd hurio preifat, gan nodi y gall y cerbydau hyn edrych yn debyg.

Mae tua 280,000 o dacsis (cerbydau hacni) a cherbydau hurio preifat wedi'u cofrestru yn Lloegr ar hyn o bryd.² Mae tua 10,000 o Dacsis a Cherbydau Hurio Preifat wedi eu cofrestru yng Nghymru ar hyn o bryd³. (290,000 i gyd yng Nghymru a Lloegr) Gellir galw

¹ Nid yw Gweinidogion Cymru wedi penderfynu eto p'un a ddylid cymhwyso system gategoreiddio yn unol â Lloegr, neu p'un a ddylid cadw'r hyblygrwydd ehangach a gynigir yn y Fframwaith Parthau Aer Glân i Gymru drafft presennol.

² <https://www.gov.uk/government/statistics/taxi-and-private-hire-vehicles-statistics-england-2017>

³ <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/taxi01-taxis-private-hire-vehicles-and-their-drivers>

tacsi ar y stryd a defnyddio safleoedd tacsis ond rhaid archebu cerbyd hurio preifat ymlaen llaw. Gall tacsis weithredu fel cerbydau hurio preifat unrhyw le y tu allan i'w hardal drwyddedig. Gwneir y gwaith o drwyddedu tacsis a cherbydau hurio preifat yn lleol a chofnodir y manylion gan awdurdodau lleol unigol. Nid ydynt yn rhannu'r wybodaeth hon ymhlith ei gilydd ac nid yw'n bosibl i awdurdodau lleol adnabod tacsis a cherbydau hurio preifat sy'n gweithredu yn eu hardal nhw ond a gafodd eu trwyddedu rywle arall. Ar gyfer cerbydau hurio preifat, rhaid i'r gyrrwr, y cerbyd a'r gweithredwr gael eu trwyddedu gyda'r un awdurdod lleol ond gallant weithio y tu allan i'w hardal drwyddedu eu hunain cyhyd a bo'r cais wedi ei wneud drwy weithredwr yn eu hardal drwyddedu neu wedi ei is-gontractio i weithredwr o'r fath.

Mae'r sefyllfa gyfredol hon yn golygu na all awdurdod lleol adnabod tacsis na cherbydau hurio preifat y tu allan i'r ardal oni fydd gan y cerbyd gorff unigryw. Os na chaiff y sefyllfa hon ei datrys wedyn:

- Ni fydd awdurdodau lleol yn gallu adnabod pob tacsi a cherbyd hurio preifat trwyddedig sy'n gweithredu yn eu hardal awdurdodaeth hwy sy'n atebol i dalu tâl Parth Aer Glân. Byddai hyn yn annheg ac yn annerbiniol i randdeiliaid;
- Ni fyddai Parthau Aer Glân mor effeithiol â model rhagfynegi gan y byddai llai o dacsis a cherbydau hurio preifat safonol *pre-Euro 6* yn cael eu datgymhell rhag mynd i mewn i'r parth. Gallai hyn arwain at yr angen i gyflwyno dosbarth uwch o Barthau Aer Glân er mwyn cynhyrchu'r gostyngiadau gofynnol mewn crynadau NO₂ er mwyn sicrhau cydymffurfiaeth â therfynau statudol NO₂, sy'n effeithio ar fwy o fathau o gerbydau (ac mewn rhai achosion ceir preifat).

2. Amcanion polisi ac effeithiau bwriadedig

Disgrifiad byr o effeithiau bwriadedig y cynnig rheoleiddiol neu ddadreoleiddiol.

Amcan y polisi yw ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol rannu rhywfaint o ddata trwyddedu (rhifau cofrestru cerbydau yn bennaf) tacsis a cherbydau hurio preifat â chronfa ddata ganolog. Yna byddai'r data hyn ar gael i'r awdurdodau lleol hynny sydd am roi Parth Aer Glân dosbarth A-C ar waith. Yn ddelfrydol, byddai'r gronfa ddata yn cynnwys gwybodaeth am gerbydau a drwyddedwyd yng Nghymru a Lloegr er mwyn sicrhau nad yw cerbydau nad ydynt yn cydymffurfio yn dewis trwyddedu yng Nghymru a gweithredu yn Lloegr, neu fel arall.

Yr effaith fwriadedig yw y codir tâl ar unrhyw dacsio neu gerbyd hurio preifat sy'n mynd i mewn i Barth Aer Glân sydd â threfniadau codi tâl ar waith ar gyfer y math hwn o gerbyd oni fydd y cerbyd yn cyflawni safonau priodol Euro. Bydd hyn yn hwyluso'r gwaith o godi tâl ar y cerbydau hynny nad ydynt yn cyflawni'r safonau allyriadau gofynnol priodol, gan ei gwneud yn fwy tebygol y caiff y gostyngiadau a ragwelir/a fodelir mewn crynadau NO₂ mewn Parthau Aer Glân eu cyflawni.

3. Opsiynau polisi a ystyrir, gan gynnwys dewisiadau amgen yn lle rheoleiddio

Dylai hyn gwmpasu'r prif opsiynau polisi hyfyw sydd wrthi'n cael eu hystyried. Dylai hyn gynnwys unrhyw ddewisiadau amgen yn lle rheoleiddio yn ogystal â'r opsiwn rheoleiddiol cost uchaf. Ni ddylai hyn gynnwys yr opsiwn 'status-quo' gan nad yw hwn yn cael unrhyw effaith y tu hwnt i'r status quo.

Option 1: Pwerau o dan Ddeddf yr Amgylchedd 1995 i'w gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol Cymru a Lloegr rannu rhywfaint o ddata trwyddedu ar dacsis a cherbydau hurio preifat â chronfa ddata ganolog.

4. Lefel ddisgwyliedig yr effaith ar fusnesau

Dylai'r adran hon egluro sut yr effeithir ar y sector busnes neu'r sector gwirfoddol, ac a fydd hynny'n fuddiol neu'n andwyol o ganlyniad i ymyrryd. Dylai fod yn glir beth yw'r cynigion newydd, ar bwy y byddant yn effeithio a graddfa debygol yr effaith.

Ar gyfer mesurau rheoleiddio cost isel lle mae amrywiaeth o opsiynau polisi hyfyw, dylid asesu'r opsiwn sydd â'r gost uchaf i fusnesau.

Yn benodol, dylai'r adran hon gynnwys y prif ragdybiaethau a wnaed i ategu dadansoddiad o'r meysydd canlynol:

- *Meintioli ystod yr effaith (e.e. y math o fusnesau a nifer o fusnesau yr effeithir arnynt, a'r rhwymedigaethau ychwanegol a bennir).*

Mae 315 o awdurdodau trwyddedu tacsis yng Nghymru a Lloegr⁴. Ceir diffiniadau amrywiol o awdurdod lleol, dim ond cynghorau dosbarth ac unedol (a TfL ar gyfer Llundain) sy'n gyfrifol am drwyddedu tacsis/ cerbydau hurio preifat. Bydd yn ofynnol i bob awdurdod trwyddedu tacsis gyflwyno rhywfaint o ddata trwyddedu tacsis/cerbydau hurio preifat.

- *Arwydd o b'un a fydd yr effeithiau yn rhai untro neu barhaus*

Costau gweinyddol - parhaus

Prif gost y ddeddfwriaeth hon fydd y baich gweinyddol cynyddol a osodir ar awdurdodau lleol. Bydd y ddeddfwriaeth yn ei gwneud yn ofynnol i awdurdodau lleol rannu data bob wythnos. Felly, mae hon yn effaith barhaus.

Costau ymgyfarwyddo - untro

Rydym yn disgwyl rhai costau a fydd yn gysylltiedig â chyflogeion awdurdodau lleol yn ymgyfarwyddo â fformat y gronfa ddata ganolog ac yn trosi'r data presennol ar y dechrau. Felly, cost untro yw hon.

⁴ <https://www.gov.uk/government/statistics/taxi-and-private-hire-vehicles-statistics-england-2017>

- *Amcangyfrif o'r costau tebygol sy'n gysylltiedig â'r effeithiau, gan gynnwys costau y gellir eu moneteiddio a chostau na ellir eu moneteiddio*

Costau wedi'u moneteiddio:

- Costau gweinyddol: Mae gan awdurdodau lleol y data hyn eisoes felly bydd angen iddynt ddiweddarau'r data a'u rhannu â'r system ganolog bob wythnos, ac felly ni ddisgwylir i hyn ddefnyddio llawer o adnoddau. Nid yw'n hysbys faint o amser y bydd yn ei gymryd i'r awdurdodau lleol rannu'r data.

Mewn asesiad o effaith⁵ a gynhaliwyd yn flaenorol, awgrymwyd y byddai angen 5 munud fesul achos i groeswiro cronfa ddata. Nid yw hynny'n union debyg i'r sefyllfa yma. Ar gyfer yr asesiad o effaith presennol roedd y dasg weinyddol yn cynnwys edrych ar ddata lefel gyrwyr unigol, croeswiro cronfa ddata ganolog ac mewn rhai achosion byddai baich gweinyddol ychwanegol yn gymwys ar gyfer achosion lle y gwelwyd bod trwyddedau wedi'u diddymu neu eu gwrthod. Mae hyn yn wahanol i'n sefyllfa ni gan na fyddai'n golygu symud/rhannu data ar gyfer pob gyrrwr tacsï. Yn seiliedig ar y wybodaeth hon, rydym wedi amcangyfrif y byddai'n cymryd mwy o amser i gwblhau'r dasg weinyddol ar gyfer y gronfa ddata arfaethedig na'r amser y byddai'n ei gymryd ar gyfer y dasg weinyddol a ddisgrifiwyd yn yr asesiad o effaith blaenorol hwn oherwydd y lefel uwch o ddata/gwybodaeth dan sylw.

Rydym wedi ystyried senario isel (10 munud), senario uchel (60 munud) ac amcangyfrif gorau (30 munud) o'r amser y mae pob awdurdod lleol yn debygol o'i gymryd i gwblhau'r dasg hon bob wythnos. Yn seiliedig ar y data cyfyngedig sydd ar gael a'r ansicrwydd ynghylch yr amser y byddai'n ei gymryd i awdurdodau lleol gyflawni'r dasg weinyddol hon teimlwn fod ein hamcangyfrifon yn rhesymol. Rydym wedi cyfrifo'r costau am flwyddyn ac wedyn mae hyn wedi cael ei ragamcanu dros gyfnod o 10 mlynedd.

Rhagdybiaethau Allweddol:

- Bydd awdurdodau lleol yn rhannu'r data bob wythnos.
- Ar gyfer un unigolyn cyfwerth ag amser llawn bydd angen 30 munud yr wythnos i gwblhau'r dasg hon (10 munud yn y senario isel a 60 munud yn y senario uchel). Rhagdybir y bydd yr amser y mae'n ei gymryd yn aros yr un peth bob wythnos.
- Cymerir yr amser hwn fel cyfran o oriau wythnosol (rhagdybir 37) a lluosir y swm hwnnw â'r cyflog wythnosol gros (£424.80) ar gyfer swydd weinyddol mewn llywodraeth leol.⁶
- Yna caiff hyn ei luosi ar gyfer y flwyddyn lawn a'i luosi wedyn â nifer yr awdurdodau trwyddedu tacsï (315). Rydym wedi rhagdybio y bydd awdurdodau trwyddedu tacsï yng Nghymru yn cael eu cynnwys yn y cynnig hwn. Cyfanswm nifer yr awdurdodau trwyddedu tacsï yng Nghymru yw 22,⁷ a chyfanswm yr awdurdodau trwyddedu tacsï ac eithrio Cymru (yn Lloegr) yw 293.
- Nid yw costau nad ydynt yn gysylltiedig â chyflogau yn hysbys ond rhagdybir eu bod cyfwerth â chostau cyflogau, a chaiff hyn wedyn ei ychwanegu at y costau cyflogau er mwyn cael cyfanswm amcangyfrif costau blynyddol.

⁵ <https://publications.parliament.uk/pa/bills/cbill/2017-2019/0022/HCB221A.pdf>

⁶ ONS ASHE – Cyflog wythnosol gros canolrifol (2016) ar gyfer 4113: Swyddi gweinyddol llywodraeth leol ar gael yn: <https://www.ons.gov.uk/employmentandlabourmarket/peopleinwork/earningsandworkinghours/datasets/occupation4digitsoc2010asetable14>

⁷ <https://statscymru.llyw.cymru/Catalogue/Transport/Roads/Public-Service-Vehicles/licencedtaxiandphvs-by-localauthority-surveyyear>

- Mae cyfanswm y costau blynyddol wedi cael ei dalgrynnu i'r cant agosaf yn y ddogfen hon.

Tabl 1: Cost weinyddol flynyddol (amcangyfrif gorau)

Amcangyfrif gorau o'r amser y mae'n ei gymryd	
Newidynnau	Rhagdybiaeth
Nifer y cyflogeion	1 FTE
Cyflog wythnosol	£424.80
Yr amser y mae'n ei gymryd ar gyfer y gwaith gweinyddol (munudau yr wythnos)	30
% o'r amser wythnosol (rhagdybir 37 awr/2220 munud yr wythnos)	1.35%
Gwerth amser y cyflogai (wythnos)	£5.74
Gwerth amser y cyflogai (blwyddyn)	£298.51
Nifer yr awdurdodau lleol	315
Cost cyflogau i bob awdurdod lleol	£94,030.05
Cost nad yw'n gysylltiedig â chyflogau	£94,030.05
Cyfanswm y gost flynyddol	£188,100

Tabl 2: Cost weinyddol flynyddol (amcangyfrif isel)

Amcangyfrif isel o'r amser y mae'n ei gymryd	
Newidynnau	Rhagdybiaeth
Nifer y cyflogeion	1 FTE
Cyflog wythnosol	£424.80
Yr amser y mae'n ei gymryd ar gyfer y gwaith gweinyddol (munudau yr wythnos)	10
% o'r amser wythnosol (rhagdybir 37 awr/2220 munud yr wythnos)	0.45%
Gwerth amser y cyflogai (wythnos)	£1.91
Gwerth amser y cyflogai (blwyddyn)	£99.50
Nifer yr awdurdodau lleol	315
Cost cyflogau i bob awdurdod lleol	£31,343.35
Cost nad yw'n gysylltiedig â chyflogau	£31,343.35
Cyfanswm y gost flynyddol	£62,700

Tabl 3: Cost weinyddol flynyddol (amcangyfrif uchel)

Amcangyfrif uchel o'r amser y mae'n ei gymryd	
Newidynnau	Rhagdybiaeth
Nifer y cyflogeion	1 FTE
Cyflog wythnosol	£424.80
Yr amser y mae'n ei gymryd ar gyfer y gwaith gweinyddol (munudau yr wythnos)	60
% o'r amser wythnosol (rhagdybir 37 awr/2220 munud yr wythnos)	2.70%
Gwerth amser y cyflogai (wythnos)	£11.48

Gwerth amser y cyflogai (blwyddyn)	£597.02
Nifer yr awdurdodau lleol	315
Cost cyflogau i bob awdurdod lleol	£188,060.11
Cost nad yw'n gysylltiedig â chyflogau	£188,060.11
Cyfanswm y gost flynyddol	£376,200

(Gweler Atodiad 1: Costau gweinyddol)

Costau nad ydynt wedi'u moneteiddio:

- Costau ymglyfarwyddo: nid ydym wedi moneteiddio'r costau ymglyfarwyddo am nad yw'r union fformat/meddalwedd a ddefnyddir ar gyfer y system ganolog yn hysbys eto. Nid yw'n hysbys ychwaith i ba raddau y bydd y gronfa ddata ganolog yn wahanol i fformatau casglu data presennol awdurdodau lleol. Felly, mae'n anodd amcangyfrif faint y byddai hyn yn ei gostio. At hynny, nid oes data cadarn ar gael i ategu unrhyw ddadansoddiad ac mae'n debygol y caiff y costau eu cwmpasu mewn cyllidebau hyfforddi presennol. O gofio natur gymharol hawdd trosi'r data, rydym yn disgwyl y bydd yr amser ymglyfarwyddo (a'r gost gysylltiedig) yn fach.

Manteision nad ydynt wedi'u moneteiddio:

Crynoadau llai o NO₂: Nid ydym wedi moneteiddio manteision cysylltiedig Parthau Aer Glân effeithiol (crynoadau llai o NO₂) sy'n gysylltiedig â'r ffaith y gall awdurdodau lleol adnabod pob tacsî a cherbyd hurio preifat. Mae hyn am na all feintioli'n gywir sawl tacsî a cherbyd hurio preifat ychwanegol a fyddai'n cael eu hadnabod o ganlyniad i'r gronfa ddata genedlaethol. Hefyd, mae hyd yn oed yn anoddach amcangyfrif pa effeithiau pellach y gallai hynny eu cael wedyn, er enghraifft ar iechyd, gan fod cymaint o ffactorau cymysglyd. Ni allwn amcangyfrif pa mor fanteisiol fyddai'r cynllun hwn ond amcangyfrifodd *The UK plan for tackling roadside nitrogen dioxide concentrations* y byddai gweithredu Parthau Aer Glân yn creu tua £400m o fanteision o ran iechyd drwy ostwng allyriadau NOx.

- *Maint y costau yn gyffredinol, ac os yw'n bosibl, y manteision.*

DD/G

Bydd meintioli yn anodd ar gam cynnar ac ni ddylid ymdrechu i ddarparu cywirdeb ffug. Lle na ellir moneteiddio effeithiau yn ddibynadwy, dylid ymgymryd â disgrifiad ansoddol o'r effeithiau. Yn enwedig, metrig allweddol yw nifer y busnesau yr effeithir arnynt.

Tabl 4: Dull Cyfrifo NPV ac EANDCB

Cost yr Opsiwn (prisiau 2016, gwerth presennol 2019)			
Cyfanswm Net Presennol Gwerth Cymdeithasol	Net Busnes Gwerth Presennol	Cost uniongyrchol net i fusnesau bob blwyddyn	Sgôr BIT
-1.6	0.0	0.0	0.0
Cyfnod Arfarnu (Blynyddoedd)		10	
Budd Net (Gwerth Presennol) £m)			
Isel:	-3.2	Uchel:	-0.5
			Amcangyfrif Gorau -1.6

Costau	Cyfanswm Trosglwyddo (pris cyson)	blynyddoedd	Blynyddol Cyfartalog (ac eithrio Trosglwyddo, pris cyson)	Cyfanswm y Gost (gwerth presennol)
Isel	0.0		0.1	0.5
Uchel	0.0		0.4	3.2
Amcangyfrif Gorau	0.0		0.2	1.6

Manteision	Cyfanswm Trosglwyddo (pris cyson)	blynyddoedd	Blynyddol Cyfartalog (ac eithrio Trosglwyddo, pris cyson)	Cyfanswm y Budd (gwerth presennol)
Isel	0.0		0.0	0.0
Uchel	0.0		0.0	0.0
Amcangyfrif Gorau	0.0		0.0	0.0

Effaith uniongyrchol ar fusnes (Cyfartalog Blynyddol) £m:			
Costau:	0.0	Manteision:	0.0
			Net: 0.0

Cyflwynir pob rhif mewn miliynau o bunnoedd.

Defnyddir y ffactor gostwng safonol o 3.5%.

(Gweler Atodiad 2: dull cyfrifo Asesiad o Effaith)