



Cyfarfod

PWYLLGOR TRWYDDEDU CYFFREDINOL

Dyddiad ac Amser

10.00 y.b., DYDD LLUN, 11EG RHAGFYR, 2017

Lleoliad

Siambr Hywel Dda,

Swyddfa'r Cyngor, Caernarfon LL55 1SH

Pwynt Cyswllt

Lowri Haf Evans

01286 679 878

lowrihafevans@gwynedd.llyw.cymru

(Dosbarthwyd , 1 Rhagfyr 2017)

PWYLLGOR TRWYDDEDU CYFFREDINOL

AELODAETH (15)

Plaid Cymru (8)

Y Cynghorwyr

Steve Collings
Dafydd Owen
Rheinallt Puw
Elfed Williams

Annwen Hughes
Edgar Wyn Owen
Peter Read
Annwen Daniels

Annibynnol (5)

Y Cynghorwyr

John Brynmor Hughes
Jason Wayne Parry

Eryl Jones-Williams
Dewi Wyn Roberts

sedd wag

Llais Gwynedd (1)

Y Cynghorydd
Gareth Williams

Llaf / Rhydd (1)

Y Cynghorydd
Sion W. Jones

Aelodau Ex-officio

Cadeirydd ac Is-Gadeirydd y Cyngor

R H A G L E N

1. YMDDIHEURIADAU

Derbyn unrhyw ymddiheuriadau am absenoldeb

2. DATGAN BUDDIANT PERSONOL

Derbyn unrhyw ddatganiad o fuddiant personol

3. MATERION BRYD

Nodi unrhyw eitemau sy'n fater brys ym marn y cadeirydd fel y gellir eu hystyried.

4. COFNODION

5 - 6

Bydd y Cadeirydd yn cynnig y dylid llofnodi cofnodion cyfarfod o'r pwyllgor hwn a gynhaliwyd 11.09.17 fel rhai cywir

5. COFNODION IS-BWYLLGOR TRWYDDEDU CYFFREDINOL

7 - 14

Cyflwyno, er gwybodaeth, cofnodion yr Is Bwyllgor Trwyddedu Cyffredinol a gynhaliwyd ar y dyddiau canlynol:

- a) 22.08.17
- b) 13.11.17

6. GWEITHREDU DEDDF CYDRADDOLDEB 2010 - TACSIS 15 - 30 HYGYRCH AR GYFER CADEIRIAU OLWYN

I ystyried adroddiad Pennaeth Adran yr Amgylchedd

7. ADOLYGU POLISIŌAU TACSI CYNGOR GWYNEDD

I dderbyn diweddariad ar lafar ar yr adolygiad

Eitem 4

PWYLLGOR TRWYDDEDU CYFFREDINOL, 11.09.17

Yn bresennol: Y Cynghorwyr, Steve Collings, Annwen Daniels, Annwen Hughes, , Eryl Jones-Williams, Dafydd Owen, Edgar Wyn Owen, Jason W Parry, Rheinallt Puw, Peter Read, Elfed W. Williams a Gareth Williams

Hefyd yn Bresennol: Gareth Jones (Uwch Reolwr Cynllunio ac Amgylchedd), Gwenan Mai Roberts (Rheolwr Trwyddedu), Geraint B Edwards (Cyfreithiwr) a Lowri Haf Evans (Swyddog Cefnogi Aelodau)

1. YMDDIHEURIADAU

Derbyniwyd ymddiheuriad gan y Cynghorydd John Brynmor Hughes a Dewi Wyn Roberts,

2. DATGAN BUDDIANT PERSONOL

Ni dderbyniwyd datganiad o fuddiant personol gan unrhyw aelod oedd yn bresennol.

3. MATERION BRYD

Cyfeiriodd y Cynghorydd Eryl Jones Williams at lythyr cyfrinachol yr oedd wedi ei dderbyn oedd yn cynnwys cwynion am yr Adran Trwyddedu gan ymgeisydd oedd wedi bod yn hwyr yn cyflwyno cais. Cyflwynwyd y llythyr i'r Adran Trwyddedu er mwyn cael iddynt ymateb i'r llythyr yn swyddogol drwy'r drefn cwynion. Nododd y Rheolwr Trwyddedu bod yr Adran eisoes wedi cysylltu ar lafar gyda'r ymgeisydd ac wedi egluro'r rhesymau dros wrthod ei gais

4. COFNODION CYFARFOD DIWETHAF

Llofnododd y Cadeirydd gofnodion cyfarfod o'r pwyllgor a gynhaliwyd ar 19 o Fehefin 2017 fel rhai cywir.

5. COFNODION IS-BWYLLGORAU TRWYDDEDU CYFFREDINOL

Cyflwynwyd, er gwybodaeth, gofnodion cyfarfodydd o'r Is-bwyllgor Trwyddedu Canolog a gynhaliwyd 11.7.17

6. ADOLYGU POLISIÄU TACSI CYNGOR GWYNEDD

Cyflwynwyd adroddiad Pennaeth yr Amgylchedd oedd yn gofyn i'r Pwyllgor am eu cefnogaeth i dderbyn cyfeiriad cyffredinol yr adolygiad cyn cynnal ymgynghoriad cyhoeddus. Y bwriad yw creu Polisi Tacsî Cyngor Gwynedd unedig yn hytrach na thair dogfen polisi ar wahân. Bydd y polisi yn cynnwys 'Meini Prawf Addasrwydd ar gyfer Gyrwyr a Gweithredwyr', canllawiau ar gyfer penderfynu os yw person yn 'addas a phriodol' i fod yn yrrwr neu weithredwr ac amodau trwydded a safon cerbydau.

Tynnwyd sylw at y newidiadau arfaethedig lefel uchel i'r polisiau ac amodau gyrrwr a cherbydau ynghyd a'r 5 cynnig lefel uchel sydd yn llywio'r polisi newydd, yn yr adroddiad.

Ategwyd y byddai newid y polisiau Trwyddedu presennol yn darparu gwasanaeth cyson a theg ar draws y Sir ac yn cwrdd ag anghenion y diwydiant a'r defnyddwyr ac adlewyrchu egwyddorion Ffordd Gwynedd.

Rhodddwyd cyfle i'r aelodau ystyried os oedd angen cyfarch unrhyw faterion arall cyn dechrau ar yr ymgynghoriad ffurfiol

Yn ystod y drafodaeth ddilynol, cynigiwyd y pwyntiau canlynol gan Aelodau unigol:

- Awgrym i ystyried yr angen i bob gyrrwr tacsî fod a chymhwyster safonol ar gyfer Cymorth Cyntaf
- Angen sicrhau cyflenwad digonol o gerbydau hygyrch i gadair olwyn – ystyried gweledigaeth tymor hir fel bod pob cerbyd gyda lle i gadair olwyn
- Gosod targed uwch i Wynedd ar gyfer canran cerbydau hygyrch i gadair olwyn
Yng nghyd-destun amodau sydd yn berthnasol i limwsinau hir, amlygwyd yr angen i ail eirio'r amodau gan sicrhau eu bod yn cydymffurfio gyda'r Ddeddf Traffig Ffyrdd

Mewn ymateb i'r sylwadau, nododd y Rheolwr Trwyddedu bod cyfle i ystyried cynnwys cymorth cyntaf sylfaenol yn y pecyn cymhwyster. Nodwyd y byddai hyn yn ymarfer da er yr angen i sicrhau nad oes disgwyliadau gormodol ar y gyrrwyr

Amlygwyd bod yr Uned Trwyddedu wedi cynnal hyfforddiant diweddar i yrwyr ar ddiogelu plant ac oedolion bregus. Nodwyd bod rhaid i bob gyrrwr fynychu'r hyfforddiant er mwyn cydymffurfio a'r polisi.

Mewn ymateb i sylw ynglŷn â chyflenwad digonol o gerbydau hygyrch i gadair olwyn, mynegwyd yr angen i ymgynghori gyda'r diwydiant gan y byddai hyn yn gosod disgwyliadau uchel arnynt. Byddai angen sicrhau cydweithrediad a chydymffurfiaeth y diwydiant i symud ymlaen. Byddai angen i unrhyw newidiadau tymor hir sylweddol gael eu cyflwyno gam wrth gam.

PENDERFYNWYD derbyn yr adroddiad, ac i'r Adran Trwyddedu ystyried a gweithredu ar y sylwadau cyn cynnal ymgynghoriad cyhoeddus.

Dechreuodd y cyfarfod am 10.45am a daeth i ben am 11.20am

IS-BWYLLGOR TRWYDDEDU CYFFREDINOL 22.08.2017

Yn bresennol: Y Cyngorydd Eryl J Williams (Cadeirydd), Y Cynghorwyr Edgar Owen a Steve Collings

Swyddogion: Geraint B Edwards (Cyfreithiwr), Gwenan M Roberts (Rheolwr Trwyddedu), Cheryl Morgan (Swyddog Trwyddedu) a Lowri Haf Evans (Swyddog Cefnogi Aelodau).

1. YMDDIHEURIADAU

Dim i'w nodi

2. DATGAN BUDDIANT PERSONOL

Ni dderbyniwyd datganiad o fuddiant personol gan unrhyw aelod oedd yn bresennol.

3. MATERION BRYD

Dim i'w nodi

4. CAU ALLAN Y WASG A'R CYHOEDD

PENDERFYNWYD cau'r wasg a'r cyhoedd allan o'r cyfarfod yn ystod y drafodaeth ar yr eitemau canlynol gan ei fod yn debygol y datgelir gwybodaeth eithriedig fel y'i diffinnir ym mharagraffau 12 ac 13, Rhan 4, Atodiad 12 A, Deddf Llywodraeth Leol 1972. Mae'r paragraffau yma yn berthnasol oherwydd bod gan yr unigolion dan sylw'r hawl i breifatrwydd ac nad oes unrhyw fudd cyhoeddus sy'n gofyn am ddatgelu gwybodaeth bersonol am yr unigolion nac yn gofyn am eu hadnabod. O ganlyniad mae'r budd cyhoeddus o gadw'r wybodaeth yn eithriedig yn gorbwyso'r budd cyhoeddus o'i datgelu.

5. CAIS AM DRWYDDED GYRRU CERBYD HACNI / HURIO PREIFAT – Mr A

Cyflwynodd y Rheolwr Trwyddedu adroddiad ysgrifenedig ar gais a dderbyniwyd gan Mr A am drwydded gyrru cerbyd hacni/hurio preifat. Gofynnwyd i'r Is-bwyllgor ystyried y cais yn unol â'r cofnod DBS, ac yn unol â'r canllawiau ar droseddau a cholffarnau perthnasol.

Gwahoddwyd cynrychiolydd yr ymgeisydd i ymhelaethu ar y cais a rhoi gwybodaeth am gefndir y troseddau. Amlygwyd bod yr ymgeisydd wedi derbyn trwydded hacni gan Cyngor Môn (15.8.17) drwy broses cyfweld - dosbarthwyd copi o'r drwydded er gwybodaeth. Ategwyd nad oedd yr ymgeisydd wedi troseddu ers 2008. Ei fod bellach wedi gwella ei gymeriad, yn ddyn teulu ac yn dad i bedwar o blant.

Mewn ymateb i sylw, nododd y Rheolwr Trwyddedu bod cynlyn dirprwyo hawliau Cyngor Sir Ynys Môn yn wahanol i drefniadau Gwynedd, lle nad oes swyddogion Gwynedd yr hawl i wneud penderfyniad os oes troseddau wedi eu cofnodion ar y cofnodi DBS. Amlygwyd nad oedd yr Uned Trwyddedu yn ymwybodol bod cais am drwydded hacni wedi ei ganiatáu gan Cyngor Sir Ynys Môn

Ymneilltuodd yr ymgeisydd a'i gynrychiolydd o'r ystafell tra bu i aelodau'r Is-bwyllgor drafod y cais.

PENDERFYNWYD bod yr ymgeisydd yn berson addas a phriodol ar gyfer trwydded gyrrwr cerbyd hacni/hurio preifat gyda Chyngor Gwynedd.

Wrth wneud eu penderfyniad, roedd yr Is-bwyllgor wedi ystyried y canlynol:

- gofynion 'Polisi Trwyddedu ar gyfer Hurio Preifat a Cherbydau Hacni Cyngor Gwynedd'
- ffurflen gais yr ymgeisydd
- sylwadau llafar a gyflwynodd cynrychiolydd yr ymgeisydd yn ystod y gwrandawriad
- adroddiad yr Adran Drwyddedu ynghyd a'r datganiad DBS oedd yn datgelu collfarnau

Rhodddwyd ystyriaeth benodol i'r materion canlynol.

Bod cyfres o gollfarnau wedi eu datgelu ar gofnod DBS yr ymgeisydd oedd yn cynnwys troseddau o ddefnyddio dogfen yswiriant gyda bwriad i dwyllo ym Mawrth 2003 ac am beidio â stopio wedi damwain ym Medi 2003 wedi gyrru heb ofal a sylw digonol. Roedd yr Is-bwyllgor o'r farn bod yr euogfarnau yma yn gyfystyr â throseddau traffig difrifol ac yn unol â pharagraff 12.2 o bolisi'r Cyngor. Fodd bynnag, gan fod y troseddau hyn wedi digwydd dros 5 mlynedd yn ôl, ac wedi ystyried paragraff 12.4 y polisi, roedd yr Is-bwyllgor yn fodlon nad oedd y troseddau hyn yn sail i wrthod eich cais.

Tynnwyd sylw o gofnod DBS o fod yn euog o yfed a gyrru yn 2004. Yn yr un modd, roedd y drosedd yn un hanesyddol ac yn unol â pharagraff 11.1 o'r polisi, nid oedd yn sail i wrthod y cais. Yn yr un modd, wrth drafod y drosedd o guro a ddigwyddodd yn 2007, roedd y drosedd yn un hanesyddol ac wedi ystyried paragraff 6.5 o'r polisi, nid oedd yn sail i wrthod y cais.

Roedd y gollfarn ddiweddaraf am gyflawni gweithred o aflonyddu (Gorffennaf 2008) yn ymddangos i gynrychiolydd yr ymgeisydd fel un oedd wedi ei restru o dan baragraff 6.4 o'r polisi a bod rhaid i 10 mlynedd fod wedi mynd heibio ers y gollfarn fwyaf diweddar. Er hynny, amlygodd y Cyfreithiwr mai paragraff 6.5 oedd yn berthnasol i'r gollfarn o greu aflonyddwch ac felly yn unol â pharagraff 6.5 a gyda mwy na 3 blynedd wedi mynd heibio, roedd yr Is-bwyllgor yn fodlon na ddylai'r cofnod yma fod yn sail i wrthod y cais.

Wedi ystyried bod gan yr ymgeisydd drwydded gyrru hacni a thrwydded gyrru breifat gyda Cyngor Sir Ynys Môn, nad oedd unrhyw gollfarnau / rhybuddion wedi eu derbyn ers 9 mlynedd a bod yr ymgeisydd wedi mynychu hyfforddiant ar Ddiogelu Plant ac Oedolion Bregus, penderfynwyd bod yr ymgeisydd yn addas a phriodol ar gyfer trwydded gyrrwr cerbyd hacni/hurio preifat gyda Chyngor Gwynedd

Adroddodd y Cyfreithiwr y byddai'r penderfyniad yn cael ei gadarnhau yn ffurfiol drwy lythyr i'r ymgeisydd ac y byddai'r Uned Trwyddedu yn cadarnhau trefniant y drwydded.

6. CAIS AM DRWYDDED GYRRU CERBYD HACNI / HURIO PREIFAT – Mr B

Cyflwynodd y Rheolwr Trwyddedu adroddiad ysgrifenedig ar gais a dderbyniwyd gan Mr B am drwydded gyrru cerbyd hacni/hurio preifat. Gofynnwyd i'r Is-bwyllgor ystyried y cais yn unol â'r cofnod DBS, ac yn unol â'r canllawiau ar droseddau a cholffarnau perthnasol.

Gwahoddwyd cynrychiolydd yr ymgeisydd i ymhelaethu ar ei gais a rhoi gwybodaeth am gefndir y troseddau. Nododd bod rhai o'r troseddau yn rhai hanesyddol, ond bod yr un o feddiannu a thyfu cyffur yn ganlyniad o ymweliad gan yr Heddlu ar ei eiddo mewn perthynas ag ymchwiliad amherthnasol. Gofynnodd cynrychiolydd yr ymgeisydd cyfres o

gwestiynau i'r ymgeisydd am y troseddau ac am ei gefndir. Mynegodd yr ymgeisydd ei fod yn awyddus i gael gwaith i gefnogi ei deulu ac ategwyd ei fod yn berson agored a gonest gyda chymeriad da.

Ymneilltuodd yr ymgeisydd a'i gynrychiolydd o'r ystafell tra bu i aelodau'r Is-bwyllgor drafod y cais.

PENDERFYNWYD bod yr ymgeisydd yn berson addas a phriodol ar gyfer trwydded gyrrwr cerbyd hacni/hurio preifat gyda Chyngor Gwynedd

Wrth wneud eu penderfyniad, roedd yr Is-bwyllgor wedi ystyried y canlynol:

- gofynion 'Polisi Trwyddedu ar gyfer Hurio Preifat a Cherbydau Hacni Cyngor Gwynedd'
- ffurflen gais yr ymgeisydd
- sylwadau llafar a gyflwynodd yr ymgeisydd a'i gynrychiolydd yn ystod y gwrandawriad
- adroddiad yr Adran Drwyddedu ynghyd a'r datganiad DBS oedd yn datgelu collfarnau

Rhoddwyd ystyriaeth benodol i'r materion canlynol.

Bod cyfres helaeth o gollfarnau wedi eu datgelu ar gofnod DBS yr ymgeisydd. Adnabuwyd bod nifer o gollfarnau hanesyddol am droseddau anonestrwydd, ond ar ôl ystyried paragraff 8.2 o bolisi'r Cyngor, a bod yr euogfarnau hyn wedi digwydd dros 3 blynedd yn ôl, roedd yr is-bwyllgor yn fodlon nad oedd yr euogfarnau hyn yn sail i wrthod y cais.

Ystyriwyd bod yr ymgeisydd wedi ei ddyfarnu yn euog am droseddau oedd yn gysylltiedig â thrais gan y Llys Ynadon yn 1997, 1998 a 2003. Wedi ystyried paragraff 6.6 o'r Polisi ac adnabod bod mwy na 10 mlynedd wedi mynd heibio ers yr euogfarn ddiwethaf yn 2003, roedd yr is-bwyllgor yn fodlon nad oedd yr euogfarnau hyn yn sail i wrthod y cais.

Tynnwyd sylw hefyd at euogfarnau hanesyddol eraill o 1995, 1996 a 1998 am droseddau moduro lle cafodd yr ymgeisydd ei wahardd ar ddau achlysur. Wedi ystyried paragraff 12.4 a 12.11 o'r polisi, ac o gofio bod yr euogfarnau a'r gwaharddiadau wedi digwydd 19 mlynedd yn ôl, roedd yr is-bwyllgor yn fodlon nad oedd yr euogfarnau hyn yn sail dros wrthod.

Rhoddodd yr is-bwyllgor ystyriaeth lawn i'r gollfarn ddiweddar (4.7.17) am feddiant amffetamin dosbarth B, a chynhyrchu canabis dosbarth B, oedd yn groes i Ddeddf Camddefnyddio Cyffuriau 1971. Rhoddodd yr is-bwyllgor ystyriaeth i baragraffau 9.1 a 9.2 o bolisi'r Cyngor, oedd, mewn achosion o droseddau lluosog, yn ymwneud â thyfu neu feddiannu cyffuriau. Ategwyd bod y polisi yn nodi y dylid gwrthod cais oni bai bod yr ymgeisydd yn rhydd o euogfarnau am o leiaf 5 mlynedd ac felly'r paragraff yn berthnasol i'r gollfarn yma.

Fodd bynnag, wedi derbyn cefndir ac eglurhad llawn gan yr ymgeisydd, daeth yr is-bwyllgor i'r casgliad i wyro oddi ar baragraff 9 yn cael ei gyfiawnhau;

- cafodd yr ymgeisydd ei gyhuddo o drosedd o ganlyniad i'r heddlu fod yn ymgymryd ag ymchwiliad ar y safle i gerbyd a gafodd ei ddwyn. Gan nad oedd yr ymgeisydd ag ymrwymiad i'r cerbyd, ni chafodd ei gyhuddo.

- Yn ystod yr ymchwiliad, bu i'r heddlu ddarganfod bag gwag o amffetamin yng nghyntedd eiddo'r ymgeisydd. Bu iddo gyfaddef i'r cyhuddiad gan fod y bag ar y safle
- Yn ystod yr un ymchwiliad bu i'r heddlu ddarganfod un pot o ganabis ac fe gyfaddefodd yr ymgeisydd bod y cyffur yn cael ei dyfu er lles ei dad oedd yn byw ar y safle ac yn dioddef gyda'i iechyd.
- Nid oedd yn gynhyrchiad ar raddfa fawr
- Nid oedd unrhyw dystiolaeth o ddibyniaeth

O dan yr amgylchiadau roedd yr Is-bwyllgor, wedi rhoi ystyriaeth llawn i'r polisi, yn fodlon bod y rhesymau uchod yn cyfiawnhau bod yr ymgeisydd yn berson addas a phriodol i dderbyn trwydded gyrrwr cerbyd hacni a hurio preifat gyda Chyngor Gwynedd.

Adroddodd y Cyfreithiwr y byddai'r penderfyniad yn cael ei gadarnhau yn ffurfiol drwy lythyr i'r ymgeisydd ac y byddai'r Uned Trwyddedu yn cadarnhau trefniant y drwydded.

Dechreuodd y cyfarfod am 1:00pm a daeth i ben am 3:30pm

IS-BWYLLGOR TRWYDDEDU CYFFREDINOL 13.11.2017

Yn bresennol: Y Cynghorydd Peter Read (Cadeirydd), Y Cynghorwyr Jason W Parry ac Elfed Williams

Swyddogion: Geraint B Edwards (Cyfreithiwr), Gwenan M Roberts (Rheolwr Trwyddedu), Rhian Jones (Swyddog Trwyddedu) a Lowri Haf Evans (Swyddog Cefnogi Aelodau).

1. YMDDIHEURIADAU

Dim i'w nodi

2. DATGAN BUDDIANT PERSONOL

Ni dderbyniwyd datganiad o fuddiant personol gan unrhyw aelod oedd yn bresennol.

3. MATERION BRYD

Dim i'w nodi

4. CAU ALLAN Y WASG A'R CYHOEDD

PENDERFYNWYD cau'r wasg a'r cyhoedd allan o'r cyfarfod yn ystod y drafodaeth ar yr eitemau canlynol gan ei fod yn debygol y datgelir gwybodaeth eithriedig fel y'i diffinnir ym mharagraffau 12 ac 13, Rhan 4, Atodiad 12 A, Deddf Llywodraeth Leol 1972. Mae'r paragraffau yma yn berthnasol oherwydd bod gan yr unigolion dan sylw'r hawl i breifatrwydd ac nad oes unrhyw fudd cyhoeddus sy'n gofyn am ddatgelu gwybodaeth bersonol am yr unigolion nac yn gofyn am eu hadnabod. O ganlyniad mae'r budd cyhoeddus o gadw'r wybodaeth yn eithriedig yn gorbwyso'r budd cyhoeddus o'i datgelu.

5. CAIS AM DRWYDDED GYRRU CERBYD HACNI / HURIO PREIFAT – Mr A

Croesawodd y Cadeirydd bawb i'r cyfarfod. Amlygodd y byddai'r penderfyniad yn cael ei wneud yn unol â pholisi trwyddedu Cyngor Gwynedd. Nodwyd mai pwrpas y polisi oedd gosod canllawiau ar y meini prawf wrth ystyried cais yr ymgeisydd gyda'r nôd o ddiogelu'r cyhoedd drwy sicrhau:

- Bod yr unigolyn yn unigolyn addas a phriodol
- Nad yw'r unigolyn yn fygythiad i'r cyhoedd
- Bod y cyhoedd wedi'u diogelu rhag pobl anonest
- Bod plant a phobl ifanc wedi'u diogelu
- Bod pobl ddiamddiffyn wedi'u diogelu
- Bod y cyhoedd yn gallu bod yn hyderus wrth ddefnyddio cerbydau trwyddedig.

Cyflwynodd y Rheolwr Trwyddedu adroddiad ysgrifenedig ar gais a dderbyniwyd gan Mr A am drwydded gyrru cerbyd hacni/hurio preifat. Gofynnwyd i'r Is-bwyllgor ystyried y cais yn unol â'r cofnod DBS, y canllawiau ar droseddau a cholffarnau perthnasol.

Gwahoddwyd yr ymgeisydd i ymhelaethu ar y cais a rhoi gwybodaeth am gefndir y troseddau. Amlygodd bod y troseddau yn rhai hanesyddol a'i fod bellach wedi sefydlu busnes llwyddiannus yn cyflogi dau berson. Nododd ei fod yn berson cyfrifol o gymharu

â'i flynyddoedd cynnar ac nad oedd wedi troseddu ers dros 12 mlynedd. Ychwanegodd ei fod yn gwirfoddoli fel Marsial Rali Cymru ac wedi cwblhau achrediad diogelwch.

Ymneilltuodd yr ymgeisydd o'r ystafell tra bu i aelodau'r Is-bwyllgor drafod y cais.

PENDERFYNWYD bod yr ymgeisydd yn berson addas a phriodol ar gyfer trwydded gyrrwr cerbyd hacni/hurio preifat gyda Chyngor Gwynedd.

Wrth wneud eu penderfyniad, roedd yr Is-bwyllgor wedi ystyried y canlynol:

- gofynion 'Polisi Trwyddedu ar gyfer Hurio Preifat a Cherbydau Hacni Cyngor Gwynedd'
- ffurflen gais yr ymgeisydd
- sylwadau llafar a gyflwynodd yr ymgeisydd yn ystod y gwrandawriad
- adroddiad yr Adran Drwyddedu ynghyd a'r datganiad DBS oedd yn datgelu collfarnau

Rhodddwyd ystyriaeth benodol i'r materion canlynol.

Bod cyfres o gollfarnau (Ebrill 1990) wedi eu datgelu ar gofnod DBS yr ymgeisydd yn cynnwys troseddau gyrru, megis, yfed a gyrru, gyrru heb ofal, gyrru tra wedi ei wahardd, gyrru heb yswiriant a dwy drosedd traffig. O ganlyniad, cafodd ei ddedfrydu i 6 mis o garchar am y drosedd yfed a gyrru, dedfryd o 6 mis ar gyfer gyrru heb ofal (yn rhedeg ar yr un pryd) a 4 mis o garchar am y gwaharddiad (hefyd yn rhedeg ar yr un pryd). Cafodd hefyd ei wahardd rhag gyrru am 5 mlynedd.

Roedd yr Is-bwyllgor o'r farn bod y collfarnau yn gyfystyr â throseddau Yfed a Gyrru a Throseddau Traffig Difrifol oedd yn unol â pharagraffau 11 a 12 o bolisi'r Cyngor. Wrth ystyried paragraff 11.2 oedd yn nodi y byddai'n annhebygol rhoi trwydded i ymgeiswyr sydd a mwy nag un gollfarn am yrru neu fod yn gyfrifol am gerbyd dan ddylanwad alcohol, oni bai bod 10 mlynedd wedi mynd heibio, roedd yr Is-bwyllgor yn fodlon nad oedd y troseddau yn sail i wrthod y cais oherwydd bod cyfnod o 22 mlynedd wedi pasio ers adfer y drwydded yrru.

Yr un oedd y farn ynglŷn â'r collfarnau gyrru heb ofal, gyrru tra wedi ei wahardd, gyrru heb yswiriant a dwy drosedd traffig a ystyriwyd o dan baragraff 12.2. Gyda mwy na 3 blynedd wedi mynd heibio ers y troseddau hynny, nid oedd y gwaharddiad o dan baragraff 12.4 yn berthnasol yn yr achos hwn.

Tynnwyd sylw ar gofnod DBS o fod yn euog o droseddau meddu ar ganabis gyda bwriad i gyflenwi yn 1992, yn groes i Ddeddf Camddefnyddio Cyffuriau 1971. Yn yr un modd, roedd y drosedd yn un hanesyddol ac yn unol â pharagraff 9.3 o'r polisi, nid oedd yn sail i wrthod y cais

Cymerodd yr Is-bwyllgor i ystyriaeth nad oedd yr ymgeisydd wedi cael unrhyw gollfarnau na rhybuddion ers 12 mlynedd ac felly yn fodlon ei fod yn berson addas a phriodol i ddal trwydded gyrrwr hacni a hurio preifat.

Adroddodd y Cyfreithiwr y byddai'r penderfyniad yn cael ei gadarnhau yn ffurfiol drwy lythyr i'r ymgeisydd ac y byddai'r Uned Trwyddedu yn cadarnhau trefniant y drwydded.

6. CAIS AM DRWYDDED GYRRU CERBYD HACNI / HURIO PREIFAT – Mr B

Croesawodd y Cadeirydd pawb i'r cyfarfod. Amlygodd y byddai'r penderfyniad yn cael ei wneud yn unol â pholisi trwyddedu Cyngor Gwynedd. Nodwyd mai pwrpas y polisi oedd

gosod canllawiau ar y meini prawf wrth ystyried cais yr ymgeisydd gyda'r nôd o ddiogelu'r cyhoedd drwy sicrhau:

- Bod yr unigolyn yn unigolyn addas a phriodol
- Nad yw'r unigolyn yn fygythiad i'r cyhoedd
- Bod y cyhoedd wedi'u diogelu rhag pobl anonest
- Bod plant a phobl ifanc wedi'u diogelu
- Bod pobl ddiamddiffyn wedi'u diogelu
- Bod y cyhoedd yn gallu bod yn hyderus wrth ddefnyddio cerbydau trwyddedig.

Cyflwynodd y Rheolwr Trwyddedu adroddiad ysgrifenedig ar gais a dderbyniwyd gan Mr B am drwydded gyrru cerbyd hacni/hurio preifat. Gofynnwyd i'r Is-bwyllgor ystyried y cais yn unol â'r cofnod DBS, y canllawiau ar droseddau a cholffarnau perthnasol.

Gwahoddwyd cynrychiolydd yr ymgeisydd i ymhelaethu ar y cais a rhoi gwybodaeth am gefndir y troseddau. Nododd bod rhai o'r troseddau yn hanesyddol, arwahan i un o ymosodiad yn Mehefin 2017. Ymhelaethwyd ar amgylchiadau'r ymosodiad a nodwyd bod yr ymgeisydd yn cyfaddef ei fod wedi gwneud camgymeriad. Er yn ymwybodol o'r drosedd roedd wedi bod yn agored a gonest wrth gyflwyno'r cais. Nodwyd nad oedd tebygolrwydd y byddai yn ail droseddu a bod cael gwaith yn gyfle iddo wella ansawdd ei fywyd a darparu ar gyfer ei blant. Gofynnwyd i'r panel rhoi ystyriaeth lawn i'r sefyllfa ac awgrymwyd mai canllaw yn unig oedd y polisi ac felly bod modd gwyro i gyrraedd y penderfyniad cywir.

Ymneilltuodd yr ymgeisydd a'i gynrychiolydd o'r ystafell tra bu i aelodau'r Is-bwyllgor drafod y cais.

PENDERFYNWYD nad oedd yr ymgeisydd yn berson addas a phriodol ar gyfer trwydded gyrrwr cerbyd hacni/hurio preifat gyda Chyngor Gwynedd

Wrth wneud eu penderfyniad, roedd yr Is-bwyllgor wedi ystyried y canlynol:

- gofynion 'Polisi Trwyddedu ar gyfer Hurio Preifat a Cherbydau Hacni Cyngor Gwynedd'
- ffurflen gais yr ymgeisydd
- sylwadau llafar a gyflwynodd yr ymgeisydd a'i gynrychiolydd yn ystod y gwrandawriad
- adroddiad yr Adran Drwyddedu ynghyd a'r datganiad DBS oedd yn datgelu collfarnau

Rhodddwyd ystyriaeth benodol i'r materion canlynol.

Bod cyfres helaeth o gollfarnau wedi eu datgelu ar gofnod DBS yr ymgeisydd oedd yn cynnwys troseddau (rhwng 1990 a 1998) am ddifrod troseddol, troseddau gyrru, codi cynnwrf, lladrad ac ymosodiad cyffredin. Roedd yr Is Bwyllgor o'r farn bod nifer o'r collfarnau hyn yn berthnasol i droseddau lladrad gyda'r un mwyaf diweddar wedi ei wneud yn 1996. Wrth ystyried paragraff 8.2 o'r polisi a bod y troseddau hyn yn rhai hanesyddol, nid oedd yn sail i wrthod y cais.

Yr un oedd y farn ynglŷn â'r collfarnau hanesyddol gyrru a thrais lle ystyriwyd paragraffau 12 a 6.5 o'r polisi.

Roedd yr Is Bwyllgor er hynny yn amlygu pryder wrth ystyried collfarn o ymosod ac aflonyddu (Mehefin 2017) lle derbyniodd yr ymgeisydd, o dan adran 2 o'r Ddeddf Gwarchod rhag Aflonyddu 1997, orchymyn cymuned o 12 mis, gorchymyn atal a gorchymyn i dalu iawndal a chostau. Ystyriwyd paragraff 6.5 o'r polisi lle nodir y bydd cais

yn cael ei wrthod os oes gan yr ymgeisydd gollfarn sydd yn llai na 3 blynedd oed cyn dyddiad y cais. Amlygwyd bod y paragraff yn rhestru amryw o droseddau gan gynnwys aflonyddu o dan Ddeddf Trefn Cyhoeddus 1986. Roedd yr Is Bwyllgor yn ystyried aflonyddwch o dan Ddeddf 1997 yn debyg i aflonyddwch o dan Ddeddf 1986 ac felly yn parhau yn gymwys i baragraff 6.5 o'r polisi.

Amlygwyd bod y troseddau hyn wedi digwydd llai na 5 mis yn ôl - yn amlwg o fewn y cyfnod tair blynedd ac yn ystyriaeth debygol i wrthod y cais. Roedd yr Is Bwyllgor yn ymwybodol mai canllaw yn unig oedd paragraff 6.5 fel y bu i gynrychiolydd yr ymgeisydd amlygu. Nodwyd hefyd bod yr Is Bwyllgor yn cydnabod bod modd iddynt wyro oddi ar y polisi petai cyfiawnhad digonol i wneud hynny.

Wedi ystyried bod y drosedd wedi codi o ddigwyddiad domestig yn ymwneud â phartner yr ymgeisydd, nid oedd yr Is Bwyllgor yn ystyried bod hyn yn reswm digonol i wyro oddi ar y canllaw. Yn ychwanegol, roedd yr Is Bwyllgor yn bryderus ynglŷn â anghysondebau amlwg yn yr esboniad a roddwyd ynghylch amgylchiadau'r ymosodiad. Roedd sylwadau llafar yr ymgeisydd yn cyfeirio at afael yng ngarddwrn ei bartner tra roedd sylwadau llafar ei gynrychiolydd yn cyfeirio at yr ymgeisydd yn gwthio ei bartner.

O ganlyniad nid oedd yr Is bwyllgor wedi eu darbwyllo yn ddigonol bod yr ymgeisydd yn berson addas a phriodol i dderbyn trwydded gyrrwr cerbyd hacni a hurio preifat gyda Chyngor Gwynedd.

Adroddodd y Cyfreithiwr y byddai'r penderfyniad yn cael ei gadarnhau yn ffurfiol drwy lythyr i'r ymgeisydd gyda manylion am ei hawl i gyflwyno apêl.

Dechreuodd y cyfarfod am 2:00pm a daeth i ben am 4:30pm

Eitem 6

PWYLLGOR	PWYLLGOR TRWYDDEDU CYFFREDINOL
DYDDIAD:	11 RHAGFYR 2017
TEITL:	GWEITHREDU DEDDF CYDRADDOLDEB 2010 – TACSIS HYGURCH AR GYFER CADEIRIAU OLWYN
PWRPAS:	CYNGHORI AELODAU A GOFYN AM GYMERADWYAETH I WEITHREDU ADRANNAU PERTHNASOL Y DDEDDF
AWDUR:	PENNAETH YR ADRAN AMGYLCHEDD

1.0 GWYBODAETH GEFNDIROL

1.1 Mae Deddf Cydraddoldeb 2010 (Y Ddeddf) yn cynnwys adrannau sy'n berthnasol i gerbydau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn a ddaeth i rym ar 6 Ebrill 2017. Mae'r adrannau hyn yn ei gwneud yn ofynnol i'r Awdurdod Trwyddedu bennu a ydynt yn dymuno cynnal rhestr o gerbydau sydd wedi'u dynodi yn rhai sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn. Pan fydd awdurdod trwyddedu yn gweithredu rhestr o'r fath, rhoddir dyletswydd ar yrwyr y cerbydau hyn, fel yr amlinellir isod yn yr adroddiad.

2. STRATEGAETHAU A PHOLISIAU PERTHNASOL

2.1 Bydd y Pwyllgor yn ymwybodol bod Trwyddedu Cerbydau Hacni a Hurio Preifat a'r amodau cysylltiedig yn fater sy'n cael ei adolygu ar hyn o bryd, a bydd y polisi taccis integredig newydd yn cynnwys gweithredu darpariaethau perthnasol y Ddeddf, yn ddarostyngedig i gymeradwyaeth gan y Pwyllgor hwn.

2.2 Byddai gweithredu gofynion y Ddeddf mewn perthynas â hygyrchedd i gadeiriau olwyn hefyd yn cyfrannu tuag at yr Amcanion Llesiant yn Neddf Llesiant Cenedlaethau'r Dyfodol (Cymru) 2015. Mae diogelwch y cyhoedd yn hollbwysig, ac mae Cyngor Gwynedd yn ceisio rhoi sylw i'r holl agweddau o drwyddedu gyrrwyr i sicrhau eu bod yn bersonau addas a phriodol, a'u hyrwyddo fel unigolion proffesiynol.

3. DARPARIAETHAU'R DDEDDF

3.1 Daeth Adrannau 165, 166 a 167 y Ddeddf Cydraddoldeb i rym ar 6 Ebrill 2017, a gall yr adrannau hyn effeithio'n uniongyrchol ar yr awdurdod trwyddedu ac ar yrwyr cerbydau sydd wedi'u dynodi yn hygyrch i gadeiriau olwyn. Bwriedir i'r adrannau hyn sicrhau bod gwell gwybodaeth ar gael i ddefnyddwyr cadeiriau olwyn am ba gerbydau hacni a hurio preifat yn eu hardal sy'n addas ar eu cyfer, ac iddynt fod yn hyderus y byddant yn derbyn y cymorth angenrheidiol i deithio'n ddiogel.

3.2 Mae Adran 167 y Ddeddf yn rhoi caniatâd i Awdurdodau gynnal rhestr ddynodedig o gerbydau hacni a hurio preifat sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn, ond nid yw'n ei wneud yn ofynnol. Er nad oes unrhyw rwymedigaeth gyfreithiol i gynnal rhestr o'r fath, mae'r Llywodraeth yn awgrymu'n gryf y dylai Awdurdodau Lleol wneud hynny. Lle nad oes rhestr ddynodedig ar gael, nid yw gofynion adran 165 yn berthnasol, a gall gyrrwyr cerbydau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn wrthod cludo defnyddwyr cadeiriau olwyn, wrthod roi cymorth iddynt a chodi tâl ychwanegol arnynt.

3.3 Mae'r Adran Drafnidiaeth (DfT) wedi pennu canllawiau statudol ynghylch gweithredu'r adrannau hyn o'r Ddeddf. (gweler atodiad 1) Mae'r canllawiau hefyd yn argymhell pa brosesau y dylai'r Awdurdodau Lleol eu hystyried er mwyn sicrhau bod gofynion y Ddeddf yn cael eu gweithredu'n effeithiol yn eu hardal.

3.4 Awgrym yr Adran Drafnidiaeth ar gyfer y drefn yw:

- Adolygu'r canllawiau a'u cymharu â pholisïau cyfredol lleol
- Paratoi rhestr ddrafft o gerbydau sydd wedi'u dynodi yn hygyrch i gadeiriau olwyn.
- Llundio polisi ar gyfer eithrio gyrwyr o'r dyletswyddau sy'n ofynnol o dan y Ddeddf am resymau meddygol a chorfforol
- Hysbysu perchnogion cerbydau y bydd cerbydau yn cael eu rhoi ar y rhestr, ac y bydd dyletswyddau'n cael eu gosod ar y gyrwyr.
- Gyrwyr i wneud cais am eithriadau yn ôl yr angen
- Yr Awdurdod Trwyddedu i gyhoeddi eithriadau fel sy'n briodol
- Cyhoeddi rhestr o gerbydau sydd wedi'u dynodi yn hygyrch i gadeiriau olwyn, a daw'r dyletswyddau ar yrwyr i rym.

3.5 Mae Adran 165 yn pennu'r dyletswyddau a osodir ar yrwyr cerbydau dynodedig hacni a hurio preifat sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn. Y dyletswyddau yw:

- Cludo'r teithiwr wrth barhau i eistedd yn y gadair olwyn
- Peidio â chodi tâl ychwanegol am wneud hynny
- Os bydd y teithiwr yn dewis eistedd ar sedd teithiwr yn y car, cludo'r gadair olwyn.
- Cymryd y camau angenrheidiol i sicrhau bod teithwyr yn cael eu cludo'n ddiogel a'u bod yn rhesymol gysurus; a
- Rhoi unrhyw gymorth symudedd i'r teithiwr, fel sy'n rhesymol angenrheidiol.

3.6. Mae cymorth symudedd wedi'i ddiffinio yn y Ddeddf fel cymorth i:

- Alluogi'r teithiwr i fynd i mewn ac allan o'r cerbyd;
- Os bydd y teithiwr yn dymuno aros yn y gadair olwyn, galluogi'r teithiwr i fynd i mewn ac allan o'r cerbyd gan aros yn y gadair olwyn;
- Llwytho bagiau'r teithiwr i mewn ac allan o'r cerbyd;
- Os nad yw'r teithiwr yn dymuno aros yn y gadair olwyn, llwytho'r gadair olwyn i mewn ac allan o'r cerbyd.

3.7 Pan fo Awdurdod Lleol yn penderfynu eu bod am ddarparu rhestr ddynodedig o gerbydau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn, rhaid iddynt weithredu polisi a gweithdrefnau angenrheidiol i eithrio gyrwyr gyda chyflyrau meddygol neu gorfforol fyddai'n eu rhwystro rhag cydymffurfio gyda'r dyletswyddau sy'n gysylltiedig â gyrru cerbyd dynodedig. Mae Adran 166 y Ddeddf yn pennu ffurf yr hysbysiad eithrio y mae'n rhaid i yrwyr sydd wedi'u heithrio ei arddangos wrth yrru cerbyd dynodedig.

3.8 Ar hyn o bryd mae gan yr awdurdod oddeutu 53 o gerbydau trwyddedig fyddai'n cael eu dynodi fel rhai sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn. Gall cyhoeddi rhestr fod yn ffordd o annog cynnydd mewn ceisiadau am drwyddedu cerbydau o'r fath, ac yn anogaeth i gwmnïau sylweddoli bod gwerth economaidd posib i'w gael o gynnwys cerbydau o'r fath fel rhan o fflyd cwmni tacsis.

3.9 Gofynnir i aelodau benderfynu a ddylai'r Cyngor hwn weithredu adran 167 Deddf Cydraddoldeb 2010 i lunio a chyhoeddi rhestrau o gerbydau trwyddedig dynodedig sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn ai peidio. Os bydd Aelodau yn penderfynu y dylai'r Cyngor hwn fabwysiadu'r gofynion hyn, bydd swyddogion yn adrodd yn ôl i'r pwyllgor hwn gyda chynigion ar gyfer polisi eithrio a dogfennau trefniadol i'w hystyried.

3.10 Byddai mabwysiadu rhannau perthnasol y Ddeddf Cydraddoldeb a chyhoeddi rhestr o gerbydau sy'n hygyrch i gadeiriau olwyn yn gwella'r wybodaeth sydd ar gael i ddefnyddwyr cadeiriau olwyn sy'n dymuno defnyddio cerbydau Trwyddedig, ac yn cynnig eglurder i ddefnyddwyr ac i yrwyr trwyddedig fel ei gilydd. Mae'r Cyngor yn sicrhau ei fod yn ymdrin â'r holl unigolion a sefydliadau sy'n gwneud cais am drwyddedau, neu sy'n ddeiliaid trwyddedau, gyda pharch cyfartal wrth gyfathrebu gyda'r unigolion a'r sefydliadau hynny yn ystod unrhyw broses drwyddedu.

4. ARGYMHELLION

4.1 Bod yr Aelodau yn ystyried ac yn cymeradwyo:

- a) gweithredu gofynion adrannau 165, 166 a 167 o Ddeddf Cydraddoldeb 2010.
- b) bod swyddogion yn paratoi polisi, i'w ystyried gan y pwyllgor, ar y meini prawf ar gyfer eithriadau a'r gweithdrefnau ar gyfer gyrwyr na allent gydymffurfio â'r dyletswyddau a osodir yn y Ddeddf am resymau meddygol neu gorfforol.
- c) bod y darpariaethau polisi ar gyfer rhoi'r gweithdrefnau hyn ar waith yn cael eu cynnwys yn yr adolygiad o bolisiâu tacsis sydd ar y gweill ar hyn o bryd; a'u cynnwys yn y polisi tacsis unedig fydd yn barod i ymgynghori arno yn fuan.



Department
for Transport

Access for wheelchair users to Taxis and Private Hire Vehicles

Statutory Guidance

Moving Britain Ahead

The Department for Transport has actively considered the needs of blind and partially sighted people in accessing this document. The text will be made available in full on the Department's website. The text may be freely downloaded and translated by individuals or organisations for conversion into other accessible formats. If you have other needs in this regard please contact the Department.

Department for Transport
Great Minster House
33 Horseferry Road
London SW1P 4DR
Telephone 0300 330 3000
Website www.gov.uk/dft
General enquiries: <https://forms.dft.gov.uk>



© Crown copyright 2017

Copyright in the typographical arrangement rests with the Crown.

You may re-use this information (not including logos or third-party material) free of charge in any format or medium, under the terms of the Open Government Licence. To view this licence, visit <http://www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3/> or write to the Information Policy Team, The National Archives, Kew, London TW9 4DU, or e-mail: psi@nationalarchives.gsi.gov.uk

Where we have identified any third-party copyright information you will need to obtain permission from the copyright holders concerned.

Contents

Ministerial Foreword	4
1.Introduction	5
Status of guidance	5
2.Putting the law into practice	6
Background	6
Transitory arrangements	6
3.Vehicles	8
Overview	8
Vehicles that can be designated	8
Preparing and publishing lists of designated vehicles	9
Appeals	9
4.Drivers	10
Driver responsibilities	10
Applying for and issuing exemptions	11
Demonstrating exemptions	12
Appeals	12
5.Enforcement	13
Licensing measures and prosecution	13

Ministerial Foreword



This Government is committed to ensuring that transport works for everyone, including disabled people. Since joining the Department for Transport in 2015, and taking on Ministerial responsibility for transport accessibility, I have made it my mission to challenge the status quo and encourage innovative thinking to improve access to transport across the modes.

I know however, that despite the real improvements which have taken place in recent years, some disabled passengers still face discrimination when attempting to travel. I am clear that this is unacceptable.

Owners of assistance dogs are already protected by provisions in the Equality Act 2010 which make it unlawful to refuse or charge them extra. I want similar protections to apply to wheelchair users, which is why I am delighted that we have commenced the remaining parts of sections 165 and 167 of the Equality Act 2010, making it a criminal offence for drivers of designated taxi and private hire vehicles to refuse to carry passengers in wheelchairs, to fail to provide them with appropriate assistance, or to charge them extra. I hope that in so doing we will send a clear signal to the minority of drivers who think it acceptable to discriminate on grounds of disability that such behaviour will not be tolerated – and, more importantly, to enable wheelchair users to travel with confidence.

A handwritten signature in blue ink that reads "Andrew Jones". The signature is written in a cursive, flowing style.

**Andrew Jones MP,
Parliamentary Under Secretary of State, Department for Transport**

1. Introduction

Status of guidance

- 1.1 This guidance document has been issued in order to assist local licensing authorities (LAs) in the implementation of legal provisions intended to assist passengers in wheelchairs in their use of designated taxi and private hire vehicle (PHV) services. It provides advice on designating vehicles as being wheelchair accessible so that the new protections can apply, communicating with drivers regarding their new responsibilities and handling requests from drivers for exemptions from the requirements.
- 1.2 This is a statutory guidance document, issued under section 167(6) of the Equality Act 2010 and constitutes the Secretary of State's formal guidance to LAs in England, Wales and Scotland on the application of sections 165 to 167 of the Equality Act 2010. LAs must have regard to this guidance document.

2. Putting the law into practice

Background

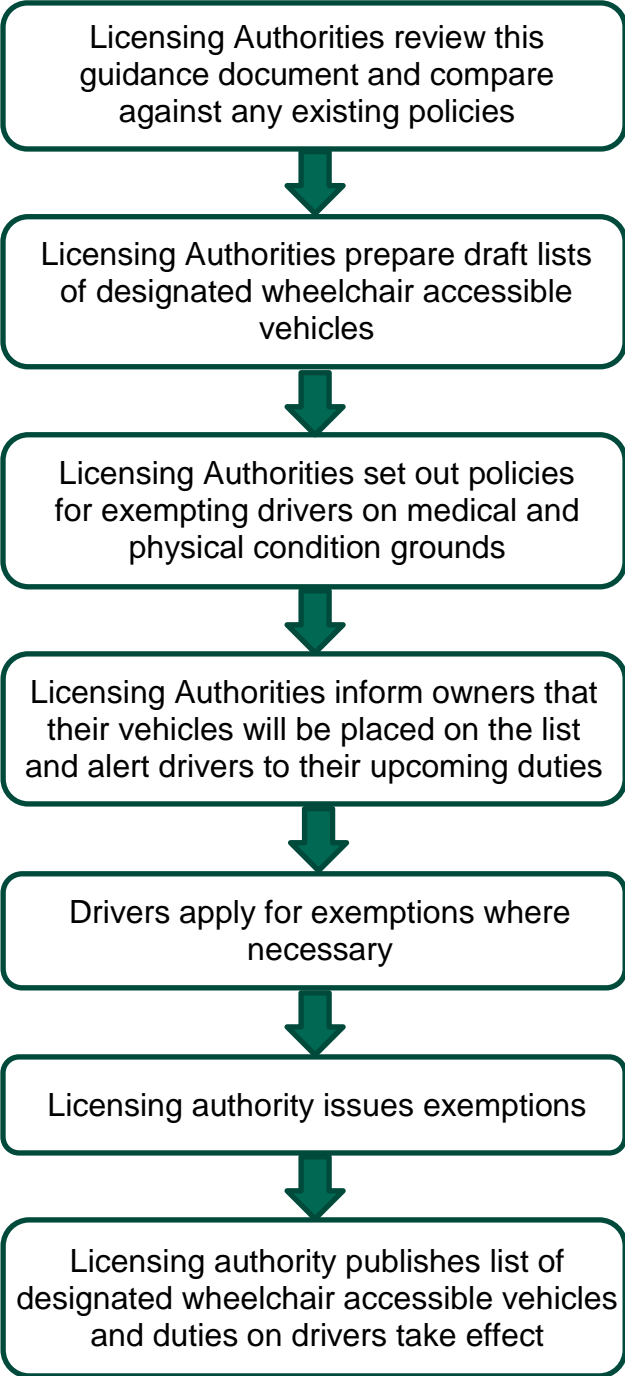
- 1.3 We have commenced sections 165 and 167 of the [Equality Act 2010](#) (“the Act”), in so far as they were not already in force. Section 167 of the Act provides LAs with the powers to make lists of wheelchair accessible vehicles (i.e. “designated vehicles”), and section 165 of the Act then requires the drivers of those vehicles to carry passengers in wheelchairs, provide assistance to those passengers and prohibits them from charging extra.
- 1.4 The requirements of section 165 do not apply to drivers who have a valid exemption certificate and are displaying a valid exemption notice in the prescribed manner. An exemption certificate can be issued under section 166 of the Act, which is already in force. This allows LAs to exempt drivers from the duties under section 165 where it is appropriate to do so, on medical grounds or because the driver’s physical condition makes it impossible or unreasonably difficult for them to comply with those duties.
- 1.5 On 15th September 2010, the Department for Transport issued guidance on the Act which stated, in relation to section 167, *“although the list of designated vehicles will have no actual effect in law until the duties are commenced, we would urge licensing authorities to start maintaining a list as soon as possible for the purpose of liaising with the trade and issuing exemption certificates”*.
- 1.6 We therefore recognise that many LAs have already implemented some of these provisions, including publishing lists of wheelchair accessible vehicles and exempting drivers. Therefore, there are likely to be a range of approaches being used in practice by LAs across England, Wales and Scotland.

Transitional arrangements

- 1.7 We want to ensure that the commencement of sections 165 and 167 of the Act has a positive impact for passengers in wheelchairs, ensures they are better informed about the accessibility of designated taxis and PHVs in their area, and confident of receiving the assistance they need to travel safely.
- 1.8 But we recognise that LAs will need time to put in place the necessary procedures to exempt drivers with certain medical conditions from providing assistance where there is good reason to do so, and to make drivers aware of these new requirements. In addition, LAs will need to ensure that their new procedures comply with this guidance, and that exemption notices are issued in accordance with Government regulations. This will ensure that we get a consistent approach and the best outcomes for passengers in wheelchairs.
- 1.9 As such, we would encourage LAs to put in place sensible and manageable transition procedures to ensure smooth and effective implementation of this new law. LAs should only publish lists of wheelchair accessible vehicles for the purposes of

section 165 of the Act when they are confident that those procedures have been put in place, drivers and owners notified of the new requirements and given time to apply for exemptions where appropriate. We would expect these arrangements to take no more than a maximum of six months to put in place, following the commencement of these provisions, but this will of course be dependent on individual circumstances.

1.10 A flowchart setting out the sorts of processes that a LA could follow is set out below. This is an indicative illustration, and it will be down to each LA to determine the actions they need to take to ensure this new law is implemented effectively in their area.



3. Vehicles

Overview

- 1.11 Section 167 of the Act permits, but does not require, LAs to maintain a designated list of wheelchair accessible taxis and PHVs.
- 1.12 Whilst LAs are under no specific legal obligation to maintain a list under section 167, the Government recommends strongly that they do so. Without such a list the requirements of section 165 of the Act do not apply, and drivers may continue to refuse the carriage of wheelchair users, fail to provide them with assistance, or to charge them extra.

Vehicles that can be designated

- 1.13 We want to ensure that passengers in wheelchairs are better informed about the accessibility of the taxi and PHV fleet in their area, confident of receiving the assistance they need to travel safely, and not charged more than a non-wheelchair user for the same journey.
- 1.14 The Act states that a vehicle can be included on a licensing authority's list of designated vehicles if it conforms to such accessibility requirements as the licensing authority thinks fit. However, it also goes on to explain that vehicles placed on the designated list should be able to carry passengers in their wheelchairs should they prefer.
- 1.15 This means that to be placed on a licensing authority's list a vehicle must be capable of carrying some – but not necessarily all – types of occupied wheelchairs. The Government therefore recommends that a vehicle should only be included in the authority's list if it would be possible for the user of a "reference wheelchair"¹ to enter, leave and travel in the passenger compartment in safety and reasonable comfort whilst seated in their wheelchair.
- 1.16 Taking this approach allows the provisions of section 165 of the Act apply to a wider range of vehicles and more drivers than if LAs only included on the list vehicles capable of taking a larger type of wheelchair.
- 1.17 The Government recognises that this approach will mean that some types of wheelchair, particularly some powered wheelchairs, may be unable to access some of the vehicles included in the LA's list. The Act recognises this possibility, and section 165(9) provides a defence for the driver if it would not have been possible for the wheelchair to be carried safely in the vehicle. Paragraph 3.10 of this guidance below aims to ensure that users of larger wheelchairs have sufficient information

¹ As defined in Schedule 1 of the [Public Service Vehicle Accessibility Regulations 2000](#)

about the vehicles that will be available to them to make informed choices about their journeys.

Preparing and publishing lists of designated vehicles

- 1.18 We want to ensure that passengers in wheelchairs have the information they need to make informed travel choices, and also that drivers and vehicle owners are clear about the duties and responsibilities placed on them.
- 1.19 Before drivers can be subject to the duties under section 165 of the Act, the LA must first publish their list of designated vehicles, and clearly mark it as ‘designated for the purposes of section 165 of the Act’.
- 1.20 LAs should ensure that their designated lists are made easily available to passengers, and that vehicle owners and drivers are made aware. Lists should set out the details of the make and model of the vehicle, together with specifying whether the vehicle is a taxi or private hire vehicle, and stating the name of operator. Where possible it would also be helpful to include information about the size and weight of wheelchair that can be accommodated, and whether wheelchairs that are larger than a “reference wheelchair” can be accommodated.
- 1.21 However, we recognise that some passengers in wheelchairs may prefer to transfer from their wheelchair into the vehicle and stow their wheelchair in the boot. Although the legal requirement for drivers to provide assistance does not extend to the drivers of vehicles that cannot accommodate a passenger seated in their wheelchair, we want to ensure that these passengers are provided with as much information as possible about the accessibility of the taxi and PHV fleet in their area.
- 1.22 We would therefore recommend that LAs also publish a list of vehicles that are accessible to passengers in wheelchairs who are able to transfer from their wheelchair into a seat within the vehicle. It should be made clear however that this list of vehicles has not been published for the purposes of section 165 of the Act and drivers of those vehicles are therefore not subject to the legal duties to provide assistance. Authorities may however wish to use existing licensing powers to require such drivers to provide assistance, and impose licensing sanctions where this does not occur.

Appeals

- 1.23 Section 172 of the Act enables vehicle owners to appeal against the decision of a LA to include their vehicles on the designated list. That appeal should be made to the Magistrate’s Court, or in Scotland the sheriff, and must be made within 28 days of the vehicle in question being included on the LA’s published list.

4. Drivers

Driver responsibilities

1.24 Section 165 of the Act sets out the duties placed on drivers of designated wheelchair accessible taxis and PHVs.

1.25 The duties are:

- to carry the passenger while in the wheelchair;
- not to make any additional charge for doing so;
- if the passenger chooses to sit in a passenger seat to carry the wheelchair;
- to take such steps as are necessary to ensure that the passenger is carried in safety and reasonable comfort; and
- to give the passenger such mobility assistance as is reasonably required.

1.26 The Act then goes on to define mobility assistance as assistance:

- To enable the passenger to get into or out of the vehicle;
- If the passenger wishes to remain in the wheelchair, to enable the passenger to get into and out of the vehicle while in the wheelchair;
- To load the passenger's luggage into or out of the vehicle;
- If the passenger does not wish to remain in the wheelchair, to load the wheelchair into or out of the vehicle.

1.27 Once the duties are commenced, it will be an offence for the driver (unless exempt) of a taxi or PHV which is on the licensing authority's designated list to fail to comply with them. We encourage LAs to provide drivers of taxis and PHVs who are not exempt from the duties with clear guidance on their duties with respect to the carriage of passengers in wheelchairs, either as part of existing driver-facing guidance, or as supplementary communication. The Disabled Persons Transport Advisory Committee's Disability Equality and Awareness Training Framework for Transport Staff² may provide a useful resource.

1.28 Although each situation will be different, we take the view that reasonable mobility assistance will be subject to other applicable law, including health and safety legislation. However, we would always expect drivers to provide assistance such as folding manual wheelchairs and placing them in the luggage compartment, installing the boarding ramp, or securing a wheelchair within the passenger compartment.

²

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20080804135759/http://www.dptac.gov.uk/education/stafftraining/pdf/trainingframework-nontabular.pdf>

- 1.29 Depending on the weight of the wheelchair and the capability of the driver, reasonable mobility assistance could also include pushing a manual wheelchair or light electric wheelchair up a ramp, or stowing a light electric wheelchair in the luggage compartment.
- 1.30 It is our view that the requirement not to charge a wheelchair user extra means that, in practice, a meter should not be left running whilst the driver performs duties required by the Act, or the passenger enters, leaves or secures their wheelchair within the passenger compartment. We recommend that licensing authority rules for drivers are updated to make clear when a meter can and cannot be left running.

Applying for and issuing exemptions

- 1.31 Some drivers may have a medical condition or a disability or physical condition which makes it impossible or unreasonably difficult for them to provide the sort of physical assistance which these duties require. That is why the Act allows LAs to grant exemptions from the duties to individual drivers. These provisions are contained in section 166, and were commenced on 1st October 2010.
- 1.32 Section 166 allows LAs to exempt drivers from the duties to assist passengers in wheelchairs if they are satisfied that it is appropriate to do so on medical or physical grounds. The exemption can be valid for as short or long a time period as the LA thinks appropriate, bearing in mind the nature of the medical issue. If exempt, the driver will not be required to perform any of the duties. Since October 2010, taxi and PHV drivers who drive wheelchair accessible taxis or PHVs have therefore been able to apply for exemptions. If they do not do so already, LAs should put in place a system for assessing drivers and a system for granting exemption certificates for those drivers who they consider should be exempt.
- 1.33 We suggest that authorities produce application forms which can be submitted by applicants along with evidence supporting their claim. We understand that some licensing authorities have already put in place procedures for assessing and exempting drivers, and as an absolute minimum, we think that the evidence provided should be in the form of a letter or report from a general practitioner.
- 1.34 However, the Government's view is that decisions on exemptions will be fairer and more objective if medical assessments are undertaken by professionals who have been specifically trained and who are independent of the applicant. We would recommend that independent medical assessors are used where a long-term exemption is to be issued, and that LAs use assessors who hold appropriate professional qualifications and who are not open to bias because of a personal or commercial connection to the applicant. LAs may already have arrangements with such assessors, for example in relation to the Blue Badge Scheme.
- 1.35 If the exemption application is successful then the LA should issue an exemption certificate and provide an exemption notice for the driver to display in their vehicle. As section 166 has been in force since 2010, many LAs will already have processes in place for issuing exemption certificates, and as such we do not intend to prescribe the form that those certificates should take. We are however keen to ensure that passengers in wheelchairs are able to clearly discern whether or not a driver has been exempted from the duties to provide assistance, and as such will prescribe the form of and manner of exhibiting a notice of exemption.

- 1.36 If the exemption application is unsuccessful we recommend that the applicant is informed in writing within a reasonable timescale and with a clear explanation of the reasons for the decision.

Demonstrating exemptions

- 1.37 In addition to the exemption certificate, exempt drivers need to be issued with a notice of exemption for display in their vehicle.
- 1.38 The Department will soon make regulations which will prescribe the form of and manner of exhibiting a notice of exemption. Where a driver has been exempted from the duties under section 165 of the Act, they must display an exemption notice in the vehicle they are driving in the form and manner prescribed by the regulations. If the notice is not displayed then the driver could be prosecuted if they do not comply with the duties under section 165 of the Act.
- 1.39 The Department aims to distribute copies of the notice of exemption to LAs, but they are of course free to produce their own in accordance with the regulations.
- 1.40 Only one exemption notice should be displayed in a vehicle at any one time.

Appeals

- 1.41 Section 172 of the Act enables drivers to appeal against the decision of a LA not to issue an exemption certificate. That appeal should be made to the Magistrate's Court, or a sheriff in Scotland, and must be made within 28 days beginning with the date of the refusal.
- 1.42 LAs may choose to establish their own appeal process in addition to the statutory process but this would need to be undertaken rapidly in order to allow any formal appeal to the Magistrate's Court to be made within the 28 day period.

5. Enforcement

Licensing measures and prosecution

- 1.43 It is important to note that a driver will be subject to the duties set out in section 165 of the Equality Act 2010 if the vehicle they are driving appears on the designated list of the LA that licensed them, and the LA has not provided them with an exemption certificate, regardless of where the journey starts or ends.
- 1.44 The Government expects LAs to take tough action where drivers breach their duties under section 165 of the Act.
- 1.45 LAs have wide-ranging powers to determine the rules by which taxis and private hire vehicles within their respective areas may operate. We recommend that they use these powers to ensure that drivers who discriminate against disabled passengers are held accountable.
- 1.46 If a driver receives a conviction for breaching their duties under section 165 of the Act, it would be appropriate for the authority to review whether or not they remained a fit and proper person to hold a taxi or PHV drivers' licence. The Government's presumption is that a driver who wilfully failed to comply with section 165 would be unlikely to remain a "fit and proper person".
- 1.47 Authorities might also apply conditions which enable them to investigate cases of alleged discrimination and take appropriate action, even where prosecution did not proceed.