

Cyfeiriad newydd ar gyfer gyrwyr cerbydau nwyddau trwm

Mynd i'r afael â diffyg gyrwyr cerbydau nwyddau trwm a phroblemau cysylltiedig â'r gadwyn gyflenwi

Ionawr 2022

Rhagair y Cadeirydd

Mae'n gwbl amlwg bod cerbydau nwyddau trwm yn chwarae rhan hanfodol yn y cadwyni cyflenwi sy'n cefnogi bron pob agwedd ar fywyd modern. Y llynedd, fe welsom ni'r hyn sy'n digwydd pan fydd prinder gyrwyr HGV yn achosi i'r cadwyni cyflenwi hyn fethu – rhai silffoedd gwag, cau rhai gorsafoedd petrol, a pheth tarfu ar wasanaethau.

Daeth sawl mater at ei gilydd i greu'r sefyllfa honno. Ffactorau a gyfrannodd at hyn oedd effaith y pandemig ac ymadael â'r UE, ond fe wnaeth prinder difrifol a oedd yn bodoli eisoes o yrwyr cerbydau nwyddau trwm wneud y materion difrifol hyn yn fwy difrifol byth, ac roedd yn un o'r achosion sylfaenol allweddol ym mhroblemau'r gadwyn gyflenwi.

Er mwyn diogelu cadwyni cyflenwi yn y dyfodol, rhaid i'r Llywodraeth a diwydiant weithio gyda'i gilydd er mwyn mynd i'r afael â'r diffyg cronig parhaus o yrwyr cerbydau nwyddau trwm. Mae'r adroddiad hwn yn nodi 11 o argymhellion a fydd, yn ein barn ni, yn gwella profiad gyrwyr, eu rhagolygon, a'r materion o ran eu recriwtio a'u cadw er mwyn cyrraedd y nod hwnnw.

Paul Davies



1. Diffyg aciwt a chronig o yrwyr

Mae diffyg cludwyr a phroblemau cysylltiedig o ran logisteg wedi arwain at fusnesau ledled Cymru a'r DU yn nodi anawsterau wrth symud nwyddau. Mae hyn wedi arwain at **bryder helaeth** ynghylch cadwyni cyflenwi, **prinder tanwydd**, **silffoedd gwag** mewn archfarchnadoedd a llawer o broblemau cysylltiedig eraill

1. Wrth bennu rhaglen waith y Pwyllgor, penderfynodd yr Aelodau gynnal ymchwiliad byr a chraff ar y mater hwn fel blaenoriaeth. Cynhaliodd y Pwyllgor **ymgyngoriad cyhoeddus** yn yr hydref, a chymerodd dystiolaeth lafar gan Weinidog yr Economi ar **11 Tachwedd** a chan gludwyr, sefydliadau busnes ac undebau llafur **ar 9 Rhagfyr**. Hefyd, fe wnaeth yr Aelodau gomisiynu tîm ymgysylltu â dinasyddion y Senedd i wneud gwaith ymgysylltu uniongyrchol â gyrwyr cerbydau nwyddau trwm presennol a blaenorol - mae crynodeb o'r gwaith hwn ar gael ar dudalen yr adroddiad hwn ar [wefan y Pwyllgorau](#).

Achosion y diffyg

2. Bu diffyg hanesyddol o yrwyr a gweithwyr logisteg ehangach yn y DU ers blynnyddoedd lawer. Mae'r Gymdeithas Cludo ar y Ffyrdd **yn credu** mai tua 60,000 o yrwyr oedd y diffyg cyn y pandemig. Fodd bynnag, dywedodd **Logistics UK** fod y cyfuniad o ddiwedd aelodaeth o'r UE a diwedd cyfnod pontio'r UE, ynghyd â phandemig COVID, wedi troi'r diffyg hwn yn argyfwng aciwt. Cafodd y problemau presennol eu gwaethygu fwy fyth pan ohiriwyd profion gyrru cerbydau nwyddau trwm yn ystod y pandemig, gan achosi ôl-groniad ac chyfnod aros o 10 wythnos am brawf.

3. Mae Llywodraeth y DU, Llywodraeth Cymru a **diwydiant** wedi bod yn cydweithio i fynd i'r afael â'r diffyg dybryd drwy gyflwyno nifer o fesurau sy'n cynnwys: recriwtio gyrwyr newydd a dod â chyn-yrwyr cerbydau nwyddau trwm yn ôl i'r diwydiant, cyflwyno fisas gwaith tymhorol dros dro, dod â chymorth ychwanegol i mewn e.e. o'r **lluoedd arfog** i gynnal profion gyrru, a **llacio rheoliadau** dros dro. Yn ystod sesiwn dystiolaeth y Pwyllgor, dywedodd cynrychiolwyr y cludwyr fod y mesurau hyn yn cael effaith o ran cynyddu niferoedd gyrwyr a lleihau problemau yn y gadwyn gyflenwi.

4. Dywedodd Sally Gilson wrth yr Aelodau, er bod peth diffyg o hyd, fod y sefyllfa wedi gwella rywfaint a bod y Gymdeithas Cludo ar y Ffyrdd bellach yn cael atebion mwy cadarnhaol gan eu haelodau wrth ofyn iddynt am y diffyg. **Dywedodd** Andrew Potter o'r Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth wrth yr Aelodau:

"I think we are seeing improvements and the situation getting better, but there are still areas where things can improve."

Fe wnaeth Chris Yarsley hefyd **gyfeirio at Adroddiad Sgiliau 2021** i Logistics UK a gyhoeddwyd ar 6 Rhagfyr, sy'n dweud bod achos dros optimistiaeth ofalus y bydd y sefyllfa'n gwella.

5. Er bod yr Aelodau'n falch o glywed bod y mesurau a gymerwyd hyd yn hyn i glirio'r ôl-groniad o hyfforddiant a phroffion gyrwyr yn talu ar eu canfed, mae'r Pwyllgor yn pryderu bod diffyg yn bodoli o hyd a bod y diffyg hwn yn dangos bod problemau i'w datrys yn y sector.

6. Dywedodd un o'r gyrwyr cerbydau nwyddau trwm y siaradwyd â nhw fel rhan o waith ymgysylltu'r Pwyllgor:

"The age demographic of drivers is now into the late 50 so in the next 10-12 years most drivers in this country will have retired, why on earth would any young person want to go into the haulage industry. Any child of a driver will know how shit it is as they never saw their father. It's dirty, shit pay, stuck in traffic, treated like a second-class citizen, spoken to like shit, continually hassled by office clerks who can't even drive a car, VOSA and the Police. Made to wait in cold, damp, drafty corridors with no facilities while the warehouse takes hours to tip you. Shit pay."

7. Mynegodd gyrrwr arall deimladau tebyg, gan ddweud:

"It's disgusting we are treated like animals no descent facilities hours are very unsociable no work life balance most drivers end up divorced",

ac aeth ymlaen i ddweud:

"To earn around minimum wage is not enough of an incentive to basically give up your life and be away from your family from Sunday to Friday."

Cyfeiriad newydd ar gyfer gyrwyr cerbydau nwyddau trwm

Mynd i'r afael â diffyg gyrwyr cerbydau nwyddau trwm a phroblemau cysylltiedig â'r gadwyn gyflenwi

8. Fe wnaeth Pete Robertson o Ffederasiwn Bwyd a Diod Cymru, **ddisgrifio'r her**:

"We need people to want to come and work in these sectors. Is it a job? Is it a career? Is it a profession? Is it a calling, if you like? And so, where we are at the moment, at best case, it's a job and really it needs to be a career—there needs to be aspiration."

9. Roedd Andrew Potter o'r Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth **yn cytuno**, gan ddweud y canlynol am yrru cerbydau nwyddau trwm

"[it] wasn't seen as a particularly attractive proposition for many".

Hefyd, dywedodd wrth yr Aelodau:

"retention is key to dealing with the crisis, because it's all well and good training people, but if they all leave in six months' time, we're back where we started."

10. Cymerodd yr Aelodau lawer iawn o dystiolaeth ynghylch y profiad o fod yn yrrwr cerbydau nwyddau trwm gan gludwyr eu hunain, yr undebau a diwydiant. Mae'n amlwg i'r Aelodau, os ydym am fynd i'r afael â'r diffyg hirdymor hwn, yna mae'n rhaid ystyried gyrru cerbydau nwyddau trwm yn opsiwn gyrfa deniadol, rhywbeth nad yw'n wir ar hyn o bryd. Mae'r Pwyllgor yn rhannu'r farn y dylid ystyried gyrru cerbydau nwyddau trwm yn yrfa hyfyw a gwerthfawr lle gall gyrwyr fwynhau eu gwaith a lle mae llwybr clir o ran dilyniant a chyfleoedd datblygu gyrfa.

11. Yn yr adroddiad byr hwn, mae'r Pwyllgor yn gwneud wyth argymhelliad ynghylch prentisiaethau, datblygiad proffesiynol parhaus a gwella profiad gyrwyr cerbydau nwyddau trwm, sydd â'r nod o gyflawni'r nod hwnnw. Mae hyn yn cyd-fynd ag uchelgais y Pwyllgor o Gymru lle gall pobl fwynhau gweithio mewn swyddi o ansawdd uchel, ond hefyd â'r uchelgais allweddol y bydd y gwelliannau hyn yn gwneud gyrru cerbydau nwyddau trwm yn fwy deniadol er mwyn lleddfu'r diffyg cronig presennol.

2. Prentisiaethau a datblygiad proffesiynol parhaus

Prentisiaethau

12. Clywodd y Pwyllgor lawer o gefnogaeth i raglenni prentisiaeth ar gyfer gyrwyr cerbydau nwyddau trwm, a hynny gan y diwydiant ac yn uniongyrchol gan yrwyr. Mae llawer o gynlluniau

yn paru prentis gyda gyrrwr profiadol i sicrhau bod gwybodaeth am y diwydiant yn cael ei throsglwyddo. Cynllun arbennig a gafodd lawer o ganmoliaeth gan yrwyr oedd y cynllun prentisiaeth 'Warehouse to Wheels'.

13. Fe wnaeth Sally Gilson o'r Gymdeithas Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd **fynegi** cefnogaeth frwd i brentisiaethau:

"I absolutely love apprenticeships; I think they're a perfect way, especially for younger people, to get into the sector".

Dyweddodd Sally wrth yr Aelodau fod llawer o waith wedi'i wneud i wella cynlluniau hyfforddi yng Nghymru yn ystod y flwyddyn ddiwethaf, ac o ganlyniad roedd mwy o aelodau'r Gymdeithas Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd yn dechrau ymgysylltu â rhaglenni prentisiaeth. Hefyd, **dywedodd** wrth yr Aelodau, oherwydd cynnydd yn y nifer sy'n manteisio ar brentisiaethau:

"we need to try and create more apprenticeship providers that can actually do this training".

14. Roedd teimlad cryf yn dod i'r amlwg drwy'r dystiolaeth y gellid defnyddio prentisiaethau o fel rhan o ymdrech i droi gyrru cerbydau nwyddau trwm yn yrfa. Fe wnaeth Paul Slevin o Siambrau Cymru **ddweud wrth yr Aelodau**:

"if we can create a situation where careers are created that are attractive and show progression, I think the whole apprenticeship scheme is fundamental to the success of it".

Fodd bynnag, rhybuddiodd mai proses hir fyddai hon.

Argymhelliad 1. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda diwydiant fel mater o frys i ddatblygu rhaglenni prentisiaeth ar gyfer gyrwyr cerbydau nwyddau trwm a chefnogi'r diwydiant i gynyddu nifer y darparwyr hyfforddiant sydd ar gael i sicrhau bod darpariaeth ddigonol ar gael wrth i'r galw gynyddu.

Datblygiad proffesiynol parhaus

15. Ochr yn ochr â'u trwydded yrro, mae hefyd yn rhaid i yrwyr cerbydau nwyddau trwm feddu ar **Dystysgrif Cymhwysedd Proffesiynol**. Mae angen 35 awr o hyfforddiant i gael y dystysgrif hon a rhaid ailardystio gyrwyr bob pum mlynedd.

16. Mae yna anniddigrwydd ymhlith gyrwyr ynglŷn â chynnwys y cwrs hyfforddi ar gyfer y dystysgrif. Fel y dywedodd un o'r gyrwyr a gyfwelwyd fel rhan o'r ymchwiliad hwn:

Cyfeiriad newydd ar gyfer gyrwyr cerbydau nwyddau trwm

Mynd i'r afael â diffyg gyrwyr cerbydau nwyddau trwm a phroblemau cysylltiedig â'r gadwyn gyflenwi

"The ethos is good, to professionalise the industry, but the curriculum doesn't really teach you anything. Drivers begrudge going when it doesn't give them anything worthwhile."

Galwodd eraill am ddileu'r cwrs yn llwyr. Fe wnaeth Mary Williams o Uno'r Undeb **addeisio** rhai o'r safbwyntiau hyn, gan ddweud:

"what we found, when talking to our members, is that they don't really see a lot of the modules that they do within the course as being relevant to their actual daily work".

17. Cydnabu Chris Yarsley yr anniddigrwydd hwn, ond **dywedodd wrth y Pwyllgor** fod aelodau Logistics UK yn gweld y dystysgrif fel peth gwerthfawr, a'u bod yn teimlo ei bod yn bwysig bod yna ddatblygiad proffesiynol parhaus ar gyfer gyrwyr. Dywedodd Chris wrth yr Aelodau hefyd fod y dystysgrif yn deillio o gyfraith yr UE (cyfraith yr UE a ddargedwir bellach), felly mae modd ei hadolygu, a bod Adran Drafndiaeth y DU yn cynnal arolygon yn y diwydiant ynghylch hyn.

18. Mae'r Pwyllgor yn cytuno bod datblygiad proffesiynol parhaus i yrwyr yn beth cadarnhaol, ac mae'r Aelodau'n meddwl y dylai hyfforddiant a datblygiad helpu gyrwyr i symud ymlaen yn eu gyrfa. Fodd bynnag, mae'r Pwyllgor yn teimlo bod yna dystiolaeth gref y dylid diweddarau cwricwlwm yr hyfforddiant hwn.

Argymhelliad 2. Dylai Llywodraeth Cymru ymgysylltu â Llywodraeth y DU ynghylch cynnwys ac ansawdd hyfforddiant datblygiad proffesiynol parhaus gyrwyr cerbydau nwyddau trwm i sicrhau bod unrhyw raglen newydd o ansawdd uchel, yn ddefnyddiol i yrwyr ac yn berthnasol i yrwyr a diwydiant yng Nghymru.

3. Profiad gyrwyr cerbydau nwyddau trwm

Cyfleusterau i yrwyr a'u diogelwch mewn manau gorffwys a pharcio dros nos

19. Roedd cytundeb cyffredinol gan gynrychiolwyr y diwydiant cludo, undebau a gyrwyr bod angen gwelliant mawr iawn yng nghyfleusterau manau gorffwys ac aros dros nos. Mae ansawdd gwael y manau gorffwys yn golygu nad yw pobl yn ymuno â'r diwydiant, ac yn golygu bod gyrwyr yn gadael y diwydiant.

20. Fe wnaeth y gyrwyr a gyfwelwyd fel rhan o'r ymchwiliad hwn sôn am bryderon difrifol ynghylch diffyg cyffredinol o leoedd i barcio, y cyfleusterau lle'r oedd lleoedd i barcio, a'u

diogelwch ar ôl parcio. Roedd pob gyrrwr o'r farn nad oedd y cyfleusterau mewn manau gorffwys a gwasanaethau yn ddigonol nac yn addas i'r diben. Roedd gyrrwyr yn cwyno am gawodydd wedi torri, teils wedi torri, a chyfleusterau golchi budr. Cafodd yr Aelodau eu syfrdanu'n arbennig gan y dystiolaeth am ddiogelwch gyrrwyr. Dyma rai dyfyniadau o'r cyfweliadau â gyrrwyr sy'n dangos y problemau hyn yn dda:

"I would never change from being a day driver to driving overnight, service station facilities are atrocious and the risk of being robbed when you are parked overnight means I'd never consider it."

"There are not enough stops or parking as it is, we're 50,000 drivers short, imagine the problem when they're back on the road!"

"I've been robbed over 10 times. It's a horrible thing to admit but you expect it. The last time they slashed three holes in the curtain big enough to drive a vehicle through, half my load was on the layby ready to be stolen. Even the police see it as an occupational hazard. As drivers we just accept it."

21. Fe wnaeth Sally Gilson o'r Gymdeithas Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd **hefyd fynegi pryderon ynghylch cyfleusterau**, gan ddweud:

"whilst they're parked up, quite often, they don't even have access to somewhere nice to sit; they don't have access to toilets. So, again, that's something that we've got to review".

Fe wnaeth Andrew Potter **ddweud wrth yr Aelodau** fod y Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth yn arbennig o bryderus ynghylch y cyfleusterau ar gyfer gyrrwyr a chyfleusterau parcio. Fe wnaeth Chris Yarsley **ddweud wrth yr Aelodau** mai parcio oedd y pwnc llosg i Logistics UK.

22. Dywedodd Andrew Potter wrth yr Aelodau am waith a wnaed gan Lywodraeth y DU i wneud arolwg o gyfleusterau yn Lloegr ac roedd y Sefydliad Siartredig Logisteg **yn credu y dylid ailgreu hyn** yng Nghymru:

There isn't a Welsh Government survey of parking sites. And that kind of thing would be a really easy quick win for the Government to do. It wouldn't take that long to complete. You'd know where parking sites were, what facilities were there, and that as a starting point lets the industry know where those facilities are.

Cyfeiriad newydd ar gyfer gyrwyr cerbydau nwyddau trwm

Mynd i'r afael â diffyg gyrwyr cerbydau nwyddau trwm a phroblemau cysylltiedig â'r gadwyn gyflenwi

23. Fe wnaeth Chris Yarsley **ddisgrifio system** o safonau roedd Logistics UK wedi gweithio arni gyda'r Undeb Ewropeaidd a phartneriaid eraill lle cafodd cyfleusterau eu sgorio yn ôl cyfforddusrwydd gyda sêr ac yn ôl diogelwch gyda chloeon. Dywedodd hefyd wrth y Pwyllgor:

"The International Road Transport Union, which represents the haulage associations from across the world, but also in the European Union, has its own classification system. So, we don't need to reinvent the wheel here; we just need to see what's available, see if it's applicable."

24. Cytunodd Mary Williams o Uno'r Undeb fod angen set o safonau ar gyfer cyfleusterau. Teimlai y dylai rheoliadau cynllunio gymryd hyn i ystyriaeth, **gan ddweud:**

"when large distribution centres or even new retail parks are being considered for construction, and planning applications are submitted, they should include facilities for drivers, and that means planning rules need to be looked at. Planning applications for developments should have a compulsory element for lorries to be able to park and facilities should be provided."

25. Mae diffyg amrywiaeth yn y gweithlu gyrwyr cerbydau nwyddau trwm ar hyn o bryd, gan mai dynion gwyn yw'r gweithlu yn bennaf. Roedd Sally Gilson yn credu mai diogelwch oedd un o'r materion sy'n sail i hyn a **dywedodd wrth yr Aelodau:**

"We haven't touched on diversity yet, but if we are going to start attracting more women into the job role, we need to make them far more safe and secure, and that's obviously not just for women, that's for everybody. As I mentioned earlier, the security levels around truck stops are just not there."

26. Mae'r Pwyllgor yn pryderu am ansawdd gwael y manau gorffwys ac aros dros nos i yrwyr cerbydau nwyddau trwm. Cafodd yr Aelodau eu syfrdanu'n arbennig o glywed bod gyrwyr cerbydau nwyddau trwm yn ystyried lladradd a thrais posibl fel perygl galwedigaethol. Cytunodd yr Aelodau hefyd y byddai gwella diogelwch yn gwneud y diwydiant yn fwy deniadol i fenywod, a fyddai'n helpu gyda recriwtio.

27. Mae'r Pwyllgor yn credu bod angen cydweithrediad ar frys rhwng Llywodraeth Cymru, cludwyr, awdurdodau lleol a'r cwmnïau sy'n rheoli gwasanaethau ac manau gorffwys eraill i wella cyfleusterau. Mae'r Aelodau'n cefnogi galwadau am archwiliad o gyfleusterau gorffwys ledled Cymru, sefydlu cynllun safonau gwirfoddol fel bod gyrwyr yn gwybod beth yw ansawdd man gorffwys ac i annog gwella cyfleusterau ac yn y tymor hwy ar gyfer ymgorffori safonau mewn rheoliadau cynllunio.

Argymhelliad 3. Dylai Llywodraeth Cymru gynnal archwiliad o gyfleusterau gorffwys ar gyfer gyrwyr a chreu rhestr genedlaethol yn debyg i'r un sydd ar gael ar gyfer Lloegr.

Argymhelliad 4. Dylai Llywodraeth Cymru weithio ar frys gyda phartneriaid i wella'r ddarpariaeth ar gyfer gyrwyr cerbydau nwyddau trwm lle ceir bod manau gorffwys yn ddiffygiol.

Argymhelliad 5. Dylai Llywodraeth Cymru weithio gyda chlodwyr, awdurdodau lleol, cynrychiolwyr gyrwyr a gweithredwyr manau gorffwys i gyflwyno system safonau gwirfoddol sy'n dangos i yrwyr pa mor gyfforddus a diogel yw manau gorffwys ac ystyried sut i annog y defnydd ohonynt.

Argymhelliad 6. Dylai Llywodraeth Cymru ddiweddarau polisi cynllunio fel bod yn rhaid i ganiatadau cynllunio a roddir i gyfleusterau warws a datblygiadau eraill sy'n disgwyl cyflenwadau neu gasgliadau rheolaidd (e.e. ystadau diwydiannol a pharciau manwerthu) ddarparu cyfleusterau o ansawdd uchel i yrwyr. Dylai hefyd ystyried a oes defnyddio rheoliadau adeiladu i godi safonau mewn cyfleusterau newydd.

4. Oriau ac amodau gwaith gyrwyr cerbydau nwyddau trwm

28. Roedd yr Aelodau'n teimlo bod peth datgysylltiad rhwng y dystiolaeth a ddarparwyd gan yrwyr cerbydau nwyddau trwm drwy waith ymgysylltu'r Pwyllgor a'r dystiolaeth a gafwyd gan gynrychiolwyr cludiant a'r diwydiant ehangach. Er bod pawb yn gytûn bod ansawdd gwael mewn cyfleusterau gorffwys ac aros dros nos yn peri pryder, fe wnaeth gyrwyr cerbydau nwyddau trwm fynegi pryderon penodol ynghylch oriau ac amodau mewn manau gollwng a chasglu nad oedd yr Aelodau'n teimlo eu bod yn cael eu hadlewyrchu yn y dystiolaeth a roddwyd gan y cwmnïau cludo a chynrychiolwyr y diwydiant.

Oriau gyrwyr

29. Ceir **rheolau diogelwch llym** ynghylch **oriau** gyrru. Mae gyrwyr yn gweithio bloc o 17 wythnos, a elwir yn gyfnod cyfeirio. Ni ddylai gyrrwr cerbydau nwyddau trwm weithio mwy na 48 awr yr wythnos ar gyfartaledd ar draws y cyfnod cyfeirio o 17 wythnos. Fodd bynnag, yn dechnegol o dan y rheolau hyn gall gyrwyr weithio hyd at 60 awr mewn un wythnos cyn belled â bod y cyfartaledd cyffredinol yn 48 awr neu lai yr wythnos dros y cyfnod cyfeirio cyfan.

Cyfeiriad newydd ar gyfer gyrwyr cerbydau nwyddau trwm

Mynd i'r afael â diffyg gyrwyr cerbydau nwyddau trwm a phroblemau cysylltiedig â'r gadwyn gyflenwi

30. Dywedodd y gyrwyr a gymerodd ran yng ngwaith tîm Ymgysylltu â Dinasyddion y Senedd ar y mater hwn sut mae cyflogwyr yn eu gwthio i weithio wythnosau o 60 awr ac yna eu hatal, neu'n rhoi slotiau byrrach iddynt tua diwedd y bloc o 17 wythnos i sicrhau nad yw'r cyfartaledd yn fwy na 48 awr yr wythnos. Cytunodd y gyrwyr fod gweithio 60 awr yr wythnos yn dreth gorfforol ac yn arwain at flinder, salwch a lefelau uchel o straen.

31. Cyfeiriodd un gyrrwr at hyn fel 'beasting'. gan ddweud:

"It's the beasting. The legislation which allows companies to beast us, and they take maximum advantage of that."

32. Fe wnaeth Mary Williams o Uno'r Undeb fynegi pryderon hefyd am oriau gyrwyr ac yn enwedig ynghylch rhanddirymiaadau yn y ddeddfwriaeth sy'n caniatáu ymestyn oriau a chyfnodau cyfeirio. Dywedodd Mary **wrth yr Aelodau** fod lle i ddiwygio'r ddeddfwriaeth, a dywedodd:

"there's a will across the industry, from drivers and operators, to look at it in more detail and at what is possible and what the statutory obligations should be for drivers".

33. Fe wnaeth Chris Yarsley o Logistics UK **ddweud** wrth yr Aelodau bod oriau gyrru wedi'u rhwymo'n llym gan ddeddfwriaeth, a dywedodd:

"Anything that goes beyond that is a serious road safety issue... [if drivers are] being told to go over their hours, they really do need to make somebody aware of that".

Fe wnaeth Sally Gilson o'r Gymdeithas Cludo Nwyddau ar y Ffyrdd **ddweud wrth y Pwyllgor** bod eu haelodau sy'n sicrhau nad yw eu gyrwyr yn mynd y tu hwnt i'r cyfartaledd wythnosol mewn wythnos benodol yn gwneud yn well o ran cadw eu gyrwyr.

34. Roedd yr Aelodau'n falch o glywed bod **Logistics UK a'r Gymdeithas Cludo ar y Ffyrdd** yn meddwl y byddai oriau gyrwyr yn gwella yn y dyfodol. Fodd bynnag, roedd y Pwyllgor yn bryderus iawn o glywed bod y gyrwyr yr ymgysylltwyd â hwy yn teimlo, er bod eu rotâu yn cael eu gosod yn unol â llythyren y gyfraith, bod y rhai sy'n eu gosod yn rheolaidd yn mynd yn groes i ysbryd y gyfraith. Roedd gyrwyr yn teimlo bod blaen lwytho oriau fel hyn yn creu problem o ran diogelwch ac yn gwneud gyrru cerbydau nwyddau trwm yn yrfa llai deniadol.

35. Mae'r Aelodau'n ymwybodol bod Llywodraeth y DU yn **bwriadu** cynnal adolygiad o holl gyfraith yr UE a ddargedwir. O ystyried y dystiolaeth a gafwyd gan yrwyr a'u cynrychiolwyr, byddai'r Aelodau'n disgwyl i Lywodraeth Cymru ymgysylltu'n llawn ag unrhyw adolygiad o ddeddfwriaeth berthnasol sy'n effeithio ar amodau gwaith gyrwyr cerbydau nwyddau trwm. Dylai Llywodraeth Cymru ymgysylltu â'r sector a gyrwyr i sicrhau bod unrhyw ddeddfwriaeth newydd neu ddiwygiedig yn gweithio i yrwyr sy'n gweithredu yng Nghymru.

Sut caiff gyrwyr eu derbyn a'u trin mewn cyrchfannau

36. Fe wnaeth Mary Williams o Uno'r Undeb **ddweud wrth yr Aelodau**:

"We have reports of retail warehouses and distribution centres where their own facilities for their own drivers are great, but the facilities for drive-in drivers and external drivers ... are dismal. Small rooms next to inadequate toilets—it's that sort of thing."

Roedd rhai o'r gyrwyr a gafodd eu cyfweild fel rhan o waith ymgysylltu'r Pwyllgor hefyd yn rhannu'r farn hon.

37. Fodd bynnag, dywedodd Pete Robertson o'r Ffederasiwn Bwyd a Diod wrth y Pwyllgor, o'i brofiad personol:

"delivery drivers were given full access to the facilities on site", ac o safbwynt y diwydiant bwyd a diod: "each business will be trying to look after its inbound supply".

Adleisiodd Paul Slevin y sylwadau hyn a **dywedodd** nad oedd Siambrau Cymru yn ymwybodol bod unrhyw yrwyr yn cael eu cam-drin, ac y byddai'n cael eu syfrdanu pe bai gyrrwr yn cael ei gam-drin yn y pwynt cyflenwi.

Datgysylltiad

38. Mae'n amlwg bod datgysylltiad rhwng y dystiolaeth gan gludwyr a'r diwydiant a'r profiad a noddwyd gan yrwyr a'u cynrychiolwyr ynghylch sut y caiff oriau gyrrwr eu hamserlennu a sut caiff gyrwyr eu derbyn wrth godi neu ollwng nwyddau. Mae'r Pwyllgor o'r farn gref bod angen mynd i'r afael â'r anghysondeb hwn.

39. Er bod cwmnïau cludo nwyddau yn gwmnïau preifat a bod y cyfleusterau sy'n derbyn gyrwyr hefyd yn cael eu rhedeg yn breifat i raddau helaeth, mae'r Aelodau o'r farn y dylai diwydiant a Llywodraeth Cymru gydweithio i sicrhau bod cyfleusterau o safon uchel ar gael yn gyson i yrwyr cerbydau nwyddau trwm ledled Cymru.

Cyfeiriad newydd ar gyfer gyrwyr cerbydau nwyddau trwm

Mynd i'r afael â diffyg gyrwyr cerbydau nwyddau trwm a phroblemau cysylltiedig â'r gadwyn gyflenwi

Argymhelliad 7. Dylai Llywodraeth Cymru ymgysylltu â Llywodraeth y DU ar unrhyw adolygiad o ddeddfwriaeth sy'n effeithio ar amodau gwaith gyrwyr cerbydau nwyddau trwm. Fel rhan o hyn, dylai Llywodraeth Cymru ymgysylltu â'r sector a gyrwyr yng Nghymru i sicrhau bod eu lleisiau'n cael eu clywed yn yr adolygiad.

Argymhelliad 8. Dylai cwmnïau cludo sicrhau bod eu gyrwyr yn teimlo bod yr oriau y gofynnir iddynt eu gyrru yn ddiogel.

Argymhelliad 9. Dylai unrhyw un sy'n rheoli cyfleuster sy'n derbyn gyrwyr sicrhau eu bod yn ymwybodol o brofiad y gyrwyr hynny pan fyddant ar eu safleoedd.

5. Strategaeth cludo nwyddau

40. Mae **Llwybr Newydd: Strategaeth Drafnidiaeth Cymru 2021** yn datgan y bydd Llywodraeth Cymru

"yn gweithio gyda llywodraeth y DU, y sector a phartneriaid eraill ar Gynllun Logisteg a Chludo Nwyddau ar gyfer Cymru".

Fe wnaeth Andrew Potter o'r Sefydliad Siartredig Logisteg a Thrafnidiaeth **ddweud wrth y Pwyllgor:**

"I think that we also need to make sure that freight appears in the regional transport plans. Going back a few years, when we did have regional transport consortia, a lot of their focus was on passenger transport only, and I think only one of the regional consortia ever had a freight plan for its region. We need to make sure that we don't just plan nationally for freight, but that we do plan regionally for freight as well to make sure that local decisions don't have an impact at a wider scale."

41. Mae'r Aelodau'n falch bod ymrwymiad i greu cynllun logisteg a chludo nwyddau newydd yn rhan o Llwybr Newydd ac yn cytuno bod angen cynllunio cludo nwyddau ar lefel genedlaethol a rhanbarthol. Mae'r Pwyllgor yn credu y dylid blaenoriaethu'r gwaith hwn o ganlyniad i'r prinder gyrwyr cerbydau nwyddau trwm a'r problemau logisteg cysylltiedig y mae Cymru yn eu hwynebu. Mae'r Aelodau'n credu y gallai cynllun cludo nwyddau newydd yn seiliedig ar yr argymhellion a nodir yn yr adroddiad hwn fod yn ateb i'r prinder cronig o yrwyr cerbydau nwyddau trwm.

Argymhelliad 10. Dylai Llywodraeth Cymru sbarduno'r gwaith o ddatblygu cynllun cludo nwyddau sy'n ymgorffori argymhellion yr adroddiad hwn. Dylid datblygu cynlluniau cludo nwyddau rhanbarthol mewn cytgorod â'r strategaeth genedlaethol.

Argymhelliad 11. Dylai Llywodraeth Cymru nodi amserlen ar gyfer datblygu'r cynllun cludo nwyddau a pharhau i roi'r diweddaraf am hyn i'r pwyllgor hwn.