

# ADRAN HAWLIAU TRAMWY

## NODYN CYNGOR Rhif 8

---

### NODYN CYNGOR AR Y DIFFINIAD O GILFFORDD SY'N AGORED I BOB TRAFFIG – EFFAITH *MASTERS* v *YR YSGRIFENNYDD GWLADOL DROS YR AMGYLCHEDD, TRAFNIDIAETH A'R RHANBARTHAU*

#### Cyflwyniad

1. Arweiniodd tri phenderfyniad yr Uchel Lys yn achosion *Nettlecombe*<sup>(1)</sup>, *Masters*<sup>(2)</sup>, a *Buckland a Chapel*<sup>(3)</sup> at ddrwsych ynglyn ag ystyr yr ymadrodd “but which is used by the public mainly for the purpose for which footpaths and bridleways are so used” a leolir yn y diffiniad o gilffordd sy'n agored i bob traffig (BOAT) yn adran 66(1) Deddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981.
2. Apeliwyd yr achos *Masters* ac erbyn hyn, mae dyfarniad y Llys Apêl<sup>(4)</sup> wedi egluro ystyr yr ymadrodd hwnnw.
3. Mae'r Nodyn Cyngor hwn yn disgrifio ac yn egluro barn yr Arolygiaeth Gynllunio am y dyfarniad. Mae'r Nodyn Cyngor hwn ar gael i'r cyhoedd, ond nid oes unrhyw rym cyfreithiol iddo.

#### Cefndir

4. Mae Adran 66(1) Deddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981 yn diffinio cilffordd sy'n agored i bob traffig (“BOAT”) fel:

“a highway over which the public have a right of way for vehicular and all other kinds of traffic, but which is used by the public mainly for the purpose for which footpaths and bridleways are so used”
5. Mae'r trafferthion gydag ystyr ail ran y diffiniad hwn yn ymwneud â'r cwestiwn - a oes defnydd, o unrhyw fath yn angenrheidiol i lôn gerbydau fod yn gilffordd agored i bob traffig, ac os felly, pa fath o ddefnydd y mae'n rhaid ei wneud o'r ffordd. Er enghraifft, a oes rhaid i gerddwyr a marchogion ei defnyddio ac a yw defnydd cyfunol o'r fath, os oes ei angen, yn ddigonol os nad oes defnydd cerbydol.

#### Dyfarniadau'r Uchel Lys

6. Yn *Nettlecombe*, nododd Mr Ustus Dyson “...mae iaith y diffiniad yn eglur ac yn ddiamwys. Fe'i mynegir yn yr amser presennol, ac mae'n cyfeirio at ddefnydd cyfredol, nid defnydd yn y gorffennol na defnydd posibl.” Fodd bynnag, nid oedd y dyfarniad yn benodol o ran a oedd angen i'r defnydd cyfredol gynnwys elfen o ddefnydd cerbydol, neu a oedd angen i gerddwyr a marchogion ddefnyddio cilffordd er mwyn iddi gydymffurfio â'r diffiniad.
7. Nododd Mr Ustus Hooper yn achos *Masters*:

“I gloi, y bwriad y tu ôl i ddiffinio'r gair 'cilffordd' yn adran 66(1) Deddf 1981 yn y modd y caiff ei ddiffinio yw gwahaniaethu rhwng cilffyrdd a ffyrdd cyffredin. Gan ystyried y ddyletswydd yn adran 54 i ailddosbarthu ffordd a ddefnyddir fel

llwybr cyhoeddus ("RUPP") fel cilffordd os 'dangoswyd bod hawl dramwy gyhoeddus yn bodoli ar gyfer cerbydau', yn ôl i'r egwyddor 'unwaith yn briffordd, wastad yn briffordd'... Dylid dehongli'r diffiniad mewn modd bwriadol. Mae'r diffiniad yn cyfeirio at math o briffordd ac nid yw'n ceisio cyfyngu cilffyrdd i'r rhai sy'n bodoli eisoes ac sy'n cael eu defnyddio gan y cyhoedd at y diben y defnyddir troedffyrdd a llwybrau ceffylau".

8. Yn *Buckland a Capel*, nododd Mr Ustus Kay, gan gyfeirio at y sylwebaeth ar *Nettlecombe* yn y *Journal of Planning Law*.

"Fodd bynnag, nid wyf yn dechrau derbyn y dehongliad o ddyfarniad Dyson J yn y sylwebaeth. Hyd y gwelaf i, ni benderfynodd y barnwr, fod angen tystiolaeth o ddefnydd cerbydol cyfredol. Penderfynodd fod rhaid cael defnydd cyfredol gan gerddwyr a/neu farchogion oherwydd heb hynny, ni ellir bodloni'r diffiniad ond, dim mwy na hynny".

9. Aeth yn ei flaen i ddweud:

"Y cyfan sydd angen ei brofi yw bod defnydd gan gerddwyr a marchogion yn bwysicach na defnydd cerbydol ac nad oes gwahaniaeth a yw'r defnydd hwnnw yn gyfyngedig neu os nad yw'n bodoli o gwbl. Yn yr un modd yr wyf yn gwrthod y ddadl bod angen dangos defnydd gan gerddwyr a marchogion... Yn ôl y diffiniad o RUPP [yn Neddf Parciau Cenedlaethol a Mynediad i Gefn Gwlad 1949] gellid dadlau na ellid cyfuno defnydd cerddwyr a defnydd marchogion wrth wneud cymhariaeth â defnydd cerbydol. Wrth i mi ddarllen y diffiniad o BOAT, nid oes amheuaeth ynglyn â'r mater hwnnw. Yr unig ymarfer angenrheidiol yw gweld a yw'r defnydd gan gerddwyr a marchogion ar y cyd, os o gwbl, yn fwy nag unrhyw ddefnydd cerbydol".

### **Dyfarniad y Llys Apêl yn Achos *Masters***

10. Yn ei ddyfarniad yn achos *Masters*, nododd yr Arglwydd Ustus Roch:

"Cyflwyniadau Mr Hobson CF ar ran yr Ymatebydd oedd bod y diffiniad o gilffordd sy'n agored i bob traffig a fabwysiadwyd gan Hooper J yn cydymffurfio â bwriad y Senedd fel y gellir ei gasglu o'r Ddeddf a deddfwriaeth ragflaenol. Mae'r dehongliad hwnnw'n gyson â darpariaethau eraill yn Neddf 1981 na ellid eu cymhwysu'n gyson â dehongliad llythrennol yn adran 66(1) y mae'r Apelydd yn ei herio. Os mai bwriad y Senedd, wrth wneud Deddf 1981, oedd y dylid dileu ffyrdd sy'n cael eu defnyddio fel llwybrau cyhoeddus oddi ar y map diffiniol os oeddynt yn methu â bodloni rhai profion defnyddwyr sy'n deillio o'r diffiniad yn adran 66, byddai'r Senedd wedi darparu ar gyfer hynny'n benodol yn adran 54, neu os nad yn adran 54, yn adran 53. Bwriad y Senedd oedd diogelu hawliau tramwy gan roi mynediad i gerddwyr a marchogion ceffylau i gefn gwlad. Bwriadodd y Senedd gynnwys ffyrdd y byddai gan y cyhoedd hawliau tramwy cerbydol arnynt, na ddefnyddiwyd yr hawliau hynny'n aml os o gwbl gan y cyhoedd. Y peth olaf a fwriadwyd gan y Senedd oedd, unwaith y byddai ffordd yn cael ei dangos ar y map diffiniol fel cilffordd a oedd yn agored i bob traffig, y byddai'n destun ceisiadau i'w dileu oddi ar y map diffiniol a'r datganiad yn gyfan gwbl gan fod y defnydd a wnaed o'r ffordd gan y cyhoedd wedi peidio neu bod y cydbwysedd rhwng yr amryfal ddefnydd a wneir gan y cyhoedd o'r ffordd wedi newid. Nid oedd y diffiniad a roddwyd gan Hooper J yn cynnwys "ailysgrifennu" y diffiniad yn gyfan gwbl, neu'n wir, unrhyw ailysgrifennu. Diben y diffiniad oedd nodi'r hyn ym marn y Senedd y dylid ei ddangos ar y map diffiniol a datganiad yn ôl math neu gymeriad".

11. Aeth yr Arglwydd Ustus Roch yn ei flaen:

“Rwyf yn derbyn y cyflwyniadau hyn a wnaed gan Mr Hobson ar ran yr Ymatebydd a byddwn yn ategu dyfarniad Hooper J yn y llys islaw... Mae bwriad y Senedd wrth basio Deddfau 1949, 1968 ac 1981 yn amlwg yn fy marn i. Y diben hwnnw yw y dylai cynghorau sir gofnodi ffyrdd mewn mapiau diffiniol a datganiadau, gan gynnwys yr hyn a alwodd yr Arglwydd Diplock yn “ffyrdd llawn neu ffyrdd trol” er budd crwydrwyr a marchogion ceffylau fel na chaiff ffyrdd o’r fath eu colli a bod gan grwydrwyr a marchogion ceffylau ddull syml o gael gwybod am fodolaeth a lleoliad ffyrdd o’r fath er mwyn iddynt allu cael mynediad i gefn gwlad. Bwriad y Senedd oedd y dylid cynnwys “priffyrdd llawn neu ffyrdd trol” nad ydynt o bosibl wedi’u rhestru fel priffyrdd sy’n gynaliadwy gydag arian cyhoeddus o dan Ddeddf Priffyrdd 1980, yn y map a’r datganiad diffiniol er mwyn i hawliau tramwy dros ffyrdd o’r fath beidio â chael eu colli. Diben y Senedd oedd cofnodi ffyrdd o’r fath yn hytrach na’u dileu...

Wrth ddiffinio cilffordd agored i bob traffig fel y nodir yn adran 66(1) Deddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981, credaf fod y Senedd yn nodi’r mathau o ffyrdd y dylid eu dangos yn y mapiau a’r datganiadau fel cilffyrdd o’r fath. Yr hyn a oedd yn cael ei ddiffinio oedd y cysyniad neu gymeriad ffordd o’r fath. Nid oedd y Senedd yn bwriadu i briffyrdd yr oedd gan y cyhoedd hawliau cerbydol drostynt a mathau eraill o draffig gael eu hepgor o’r mapiau a’r datganiadau diffiniol oherwydd eu bod wedi peidio â chael eu defnyddio os oedd eu cymeriad yn ei gwneud yn fwy tebygol iddynt gael eu defnyddio gan gerddwyr a marchogion ceffylau na chan gerbydau. Yn wir, lle dangoswyd ffyrdd o’r fath mewn mapiau a datganiadau fel ffyrdd a ddefnyddiwyd fel llwybrau cyhoeddus yn y gorffennol, gwnaeth y Senedd hi’n orfodol iddynt barhau i gael eu dangos ar fapiau a datganiadau pan gawsant eu hadolygu ar ôl 28 Chwefror 1983”.

### **Crynodeb**

12. Er mwyn crynhoi’r dyfyniadau hirfaith hyn, effaith dyfarniad y Llys Apêl yw nad yw’n rhagamod angenrheidiol bod defnydd gan gerddwyr neu geffylau er mwyn i lôn gerbydau fod yn BOAT neu bod defnydd o’r fath yn fwy na’r defnydd cerbydol. Mae’r prawf i lôn gerbydau fod yn BOAT yn ymwneud â chymeriad neu fath, ac yn arbennig a yw’n fwy addas i gael ei defnyddio gan gerddwyr a marchogion ceffylau na chan gerbydau.

### **Cymhwyso’r Dyfarniad**

13. Cyfeiriodd achos *Masters* at orchymyn o dan adran 53(2)(b) Deddf 1981 a oedd yn addasu statws ffordd a ddefnyddiwyd fel llwybr cyhoeddus (RUPP) i BOAT. Barn yr Arolygiaeth yw bod y dehongliad a roddodd y Llys Apêl i ddiffiniad o BOAT yn berthnasol yn achos pob gorchymyn addasu a wneir ar y sail a roddir yn adrannau 53(3)(c)(i) a (ii). Nid oedd y Llys Apêl yn rhoi dehongliad o adran 66(1) y dylid ei gymhwyso dim ond mewn achos o addasu gorchymyn sydd â’r effaith o ddangos ffordd a ddangosir fel RUPP, yn hytrach na BOAT.
14. Yn ystod ei ddyfarniad, nododd Roch LJ mai ystyriaeth yr apêl oedd “ystyr y diffiniad statudol o gilffordd sy’n agored i bob traffig... a geir yn adran 66(1) Deddf Bywyd Gwyllt a Chefn Gwlad 1981”. Mae adran 66(1) yn rhoi diffiniadau ar gyfer Rhan III gyfan Deddf 1981. At hynny, wrth benderfynu ar

ystyr adran 66(1), edrychodd y llys ar fwriad y Senedd, sef cofnodi “ffyrdd llawn neu ffyrdd trol” er budd crwydrwyr a marchogion ceffylau. Ni fyddai'r bwriad hwnnw'n cael ei gyflawni os, er enghraifft, na ellid rhoi BOAT cwbl newydd ar y map heb ddefnydd cerddwyr neu gerbydau cyfredol neu, na ellid uwchraddio troedffordd nas defnyddiwyd felly, yn BOAT.

15. I gloi, nid effaith y dyfarniad yw peidio ag ystyried defnydd cerddwyr neu geffylau. Gall y rhain fod yn berthnasol i'r cwestiwn o ran beth yw cymeriad neu fath ffordd benodol.

---

<sup>(1)</sup> *R – v – Cyngor Wiltshire ex parte Nettlecombe Cyf* [1998] JPL 707

<sup>(2)</sup> *Masters – v – yr Ysgrifennydd Gwladol dros yr Amgylchedd, Trafnidiaeth a'r Rhanbarthau* [2000] 2 Pob ER 788

<sup>(3)</sup> *Buckland a Capel – v- yr Ysgrifennydd Gwladol dros yr Amgylchedd, Trafnidiaeth a'r Rhanbarthau* [2000] 3 Pob ER 205

<sup>(4)</sup> *Masters – v – yr Ysgrifennydd Gwladol dros yr Amgylchedd, Trafnidiaeth a'r Rhanbarthau* [Cymhwyso dyfarniad y Llys Apêl] [2000] 4 Pob ER 458