



**Comisiwn
y Gyfraith**
Diwygio'r gyfraith

Gyrru o bell: cyngor i'r Llywodraeth CRYNODEB

CHWEFROR 2023

COMISIWN Y GYFRAITH: CYNGOR I'R LLYWODRAETH AR YRRU O BELL

Pwnc y Papur Cyngori: Mae'r Ganolfan ar gyfer Cerbydau Cysylltiedig ac Awtonomaidd (CCAV) a Safonau Cerbydau Rhyngwladol yr Adran Drafnidiaeth wedi gofyn i Gomisiwn y Gyfraith Cymru a Lloegr ystyried y gyfraith sy'n ymwneud â gyrru o bell, pan fydd unigolyn y tu allan i gerbyd yn defnyddio cysylltedd di-wifr i reoli cerbyd ar ffordd gyhoeddus. Maent wedi gofyn i ni egluro statws cyfreithiol cyfredol gyrru o bell ac ystyried a oes angen gwneud unrhyw ddiwygiadau.

Gair am Gomisiwn y Gyfraith: Sefydlwyd Comisiwn y Gyfraith gan Ddeddf Comisiynau'r Gyfraith 1965 er mwyn hyrwyddo diwygio'r gyfraith.

Comisiynwyr y Gyfraith yw: y Gwir Anrhydeddus Arglwydd Ustus Green, *Cadeirydd*, yr Athro Sarah Green, yr Athro Nicholas Hopkins, yr Athro Penney Lewis a Nicholas Paines CB. Stephanie Hack a Joanna Otterburn yw'r Prif Weithredwr ar y cyd.

Cynnwys

COMISIWN Y GYFRAITH: CYNGOR I'R LLYWODRAETH AR YRRU O BELL	I
A. CYFLWYNIAD	1
Cefndir	1
Ar gyfer beth y defnyddir gyrru o bell	1
Heriau diogelwch gyrru o bell	3
Heriau diogelwch: casgliadau	5
B. DIFFINIO GYRRWR O BELL	6
Beth yw "gyrrwr" o bell?	6
Pryd y mae gyrrwr yn yrrwr "o bell"?	7
C. DIWYGIO YN Y TYMOR BYR	8
Problemau gyda'r gyfraith bresennol	8
Defnyddio Deddfwriaeth eilradd i ddiwygio	8
Cynnig: gwaharddiad ac esemptiad newydd	9
Treialon gydag elfen fasnachol	10
Cyfyngiadau mesurau tymor byr	10
D. GYRRU O BELL O DRAMOR	11
Atebolwydd am weithrediadau o dramor	11
Safbwyntiau rhanddeiliaid	11
Casgliadau	11
E. RHEOLEIDDIO SEFYDLIADAU GYRRU O BELL	13
Trwyddedu NUICO	13
System drwyddedu "ERDO" newydd	14
Trosedd newydd	16
F. ATEBOLRWYDD SIFIL	17
Problemau sy'n wynebu dioddefwyr lle gallai nifer o bobl fod ar fai	17
OPSIYNAU diwygio	17
Deddf Cerbydau Awtomataidd a Thrydan 2018 (AEVA): amlinelliad	18

Casgliadau	18
G. ATEBOLRWYDD TROSEDDOL Y GYRRWR UNIGOL	20
Amddiffyniad statudol newydd	20

A. Cyflwyniad

- A.1 Cyhoeddodd Comisiwn y Gyfraith bapur 134 o dudalennau ar yrru o bell ar 20 Chwefror 2023. Mae'r papur yn ystyried sut mae'r gyfraith bresennol yn berthnasol i unigolyn y tu allan i gerbyd sy'n ei yrru ar ffyrdd cyhoeddus ac yn rhoi cyngor i'r Llywodraeth am ddiwygio posibl. Yma, rydym yn crynhoi'r papur hwnnw.

CEFNDIR

Cerbydau Awtomataidd

- A.2 Mae ein cyngor ar yrru o bell yn dilyn yr adroddiad ar y cyd rhwng Comisiwn y Gyfraith a Chomisiwn y Gyfraith yr Alban ar Gerbydau Awtomataidd, a gyhoeddwyd ym mis Ionawr 2022 (prosiect Cerbydau Awtomataidd).¹ Roedd yr adroddiad yn argymhell deddfau newydd i gyflwyno cerbydau awtomataidd ar ffyrdd Prydain Fawr mewn modd diogel a chyfrifol.
- A.3 Nid yw gyrru o bell yr un fath â gyrru awtomataidd, ac mae ganddo ei heriau unigryw ei hun. Fodd bynnag, mae rhai o'r materion yn debyg. Felly, rydym yn defnyddio'r adroddiad ar Gerbydau Awtomataidd a'r tri phapur ymgynghori a ddaeth cyn yr adroddiad hwnnw. Am fwy o wybodaeth am ein gwaith blaenorol, ewch i <https://www.lawcom.gov.uk/project/automated-vehicles/>.

Papur Materion

- A.4 Fe wnaethom gyhoeddi Papur Materion ar yrru o bell ym mis Mehefin 2022.² Mae'n nodi ein dadansoddiad o'r gyfraith bresennol: nad oes gofyniad cyfreithiol penodol i yrrwr fod y tu mewn i gerbyd; nid oes unrhyw ddarpariaethau chwaith sy'n atal gyrru o bell yn llwyr. Hefyd, fe wnaethom ystyried yr heriau diogelwch sy'n gysylltiedig â gyrru o bell, gan ofyn am safbwyntiau ar ddewisiadau tymor byr a thymor hir ar gyfer diwygio. Yn olaf, fe wnaethom archwilio atebolrwydd sifil a throseddol.
- A.5 Cawsom 41 o ymatebion ysgrifenedig. Mae dadansoddiad llawn o'r ymatebion, ynghyd â rhestr o'r ymatebwyr, yn cael eu cyhoeddi ochr yn ochr â'r prif bapur.³

AR GYFER BETH Y DEFNYDDIR GYRRU O BELL

- A.6 Mae technoleg eisoes yn bodoli sy'n galluogi unigolyn i yrru cerbyd o leoliad pell. Caiff ei ddefnyddio mewn amgylcheddau a reolir, fel cloddfeydd, porthladdoedd, warysau a

¹ Automated Vehicles (2022) Law Com No 404; Scot Law Com No 258. Ar gael ar-lein yma: <https://www.lawcom.gov.uk/project/automated-vehicles/> and <https://www.scotlawcom.gov.uk/law-reform/law-reform-projects/joint-projects/automated-vehicles/>.

² Gyrru o Bell (2022) Papur Materion Comisiwn y Gyfraith. Ar gael ar-lein yma: <https://s3-eu-west-2.amazonaws.com/lawcom-prod-storage-11jsxou24uy7q/uploads/2022/06/Remote-driving-LC-Issues-paper.pdf>.

³ <https://www.lawcom.gov.uk/project/remote-driving/>.

ffermydd. Mae wedi bod yn arbennig o ddefnyddiol lle mae angen symud y gyrrwr o amgylcheddau peryglus neu anghyfforddus.

- A.7 Tan nawr, mae wedi cael ei ddefnyddio ar ffyrdd cyhoeddus ar gyflymder isel, heb deithio'n bell, ar gyfer llwyth anghyffredin a pharcio gyda theclyn rheoli o bell yn unig. Fodd bynnag, mae disgwyl y bydd yn cael ei ddefnyddio'n fwy eang, am ddau brif reswm. Mae'n bosibl y defnyddir gyrru o bell:
- (1) fel rhywbeth ychwanegol at yrru awtomataidd, mewn treialon ac yn y tymor hir; ac
 - (2) i ddanfôn cerbydau sy'n cael eu rhentu drwy eu gyrru o bell i gyfeiriad y cwsmer.

Gyrru cerbydau awtomataidd o bell

- A.8 Mae'n bosibl y defnyddir gyrru o bell i dreialu technoleg hunan-yrru. Er bod y rhan fwyaf o dreialon yn cael eu cynnal gyda gyrrwr diogelwch yn y cerbyd ar hyn o bryd, mae mwy a mwy o ddiddordeb mewn peidio â chael gyrrwr diogelwch yn y cerbyd. Mae rhai cerbydau awtomataidd wedi cael eu cynllunio heb sedd i'r gyrrwr neu heb unrhyw offer rheoli y tu mewn. Efallai mai gyrrwr diogelwch o bell fyddai'r unig ffordd o symud y cerbyd ymlaen o'r cam profi i gael ei ddefnyddio.
- A.9 Gall gyrru o bell gael effaith hirdymor ar ddefnyddio cerbydau awtomataidd hefyd. Er enghraifft, efallai na fydd cerbyd awtomataidd yn gallu parhau â'i siwrnai yn y modd hunan-yrru oherwydd ei fod wedi cyrraedd ei derfyn gweithredol. Awgrymwyd y gallai'r cyfuniad o allu hunan-yrru a gyrru o bell fod yn arbennig o addawol ym maes cludo nwyddau. Gallai dibynnu ar yrru o bell am gyfnodau byr helpu i roi sylw i'r prinder gyrwyr proffesiynol, er enghraifft.
- A.10 Yn yr un modd, gellid defnyddio gyrru o bell mewn sefyllfaoedd annisgwyl lle nad yw'r cerbyd awtomataidd wedi'i raglennu i ddelio â nhw. Er enghraifft, os bydd cerbyd awtomataidd yn methu, gallai gyrrwr o bell symud y cerbyd i rywle diogel.

Gyrru cerbydau o bell yn "annibynnol" heb galluedd hunan-yrru

O fewn y llinell weld

- A.11 Mae dwy enghraifft o yrru o fewn y "linell weld" eisoes yn cael eu defnyddio. Mae'r enghraifft gyntaf ar gyfer parcio. Fel arfer, gyda nodwedd "parcio gyda theclyn rheoli o bell" bydd y gyrrwr yn sefyll o fewn chwe metr i'r cerbyd gyda ffôn symudol neu ddyfais arall yn ei law. Mae'r cerbyd yn symud i'r man parcio, ond rhaid i'r gyrrwr gadw golwg am beryglon. Bydd y cerbyd yn stopio os bydd y gyrrwr yn tynnu ei law oddi ar y ddyfais.
- A.12 Mae'n bosibl y defnyddir gyrru o bell hefyd i lywio olwynion ôl cerbydau sy'n cario llwyth anarferol o fawr, fel tyrbinau gwynt neu offer turio twneli.

Y tu hwnt i'r llinell weld

- A.13 Yn ddiweddar, mae llawer o ddiddordeb wedi bod mewn defnyddio gyrrwr mewn canolfan rheoli o bell i ddanfôn cerbydau sy'n cael eu llogi. Fel y nodwyd yn y prosiect Cerbydau Awtomataidd, gallai mwy o bobl yn rhannu ceir arwain at lai o ddibyniaeth

ar berchnogaeth ceir, gan arwain at fanteision cymdeithasol sylweddol hefyd. Fodd bynnag, un rhwystr i rannu ceir yw'r anhawster o symud y cerbydau i ble bynnag mae sydd eu hangen. Mae gan yr wyr mewn canolfannau rheoli o bell y potensial i ddanfôn cerbydau i gwsmeriaid yn rhatach ac yn fwy effeithlon na gyrwyr mewn cerbydau (sydd hefyd yn gorfod canfod eu ffordd yn ôl i'r ganolfan neu i gasglu'r cerbyd nesaf).

- A.14 Yn ystod y prosiect hwn, fe wnaethom siarad â datblygwyr sy'n treialu danfôn cerbydau sy'n cael eu llogi gan ddefnyddio gyrwyr o bell. Fe wnaethant egluro, unwaith y bydd y car wedi cael ei ddanfôn, y byddai'r cwsmer yn ei yrru yn y ffordd gonfensiynol, â llaw. Mae hyn yn golygu y byddai gyrru o bell yn cael ei ddefnyddio i symud cerbydau gwag, o fewn ardal ddaearyddol gyfyngedig. Fe wnaethant ddweud wrthym eu bod yn defnyddio gyrwyr diogelwch yn y cerbydau ar hyn o bryd ar gyfer y treialon, ond eu bod yn gobeithio na fydd angen defnyddio gyrwyr yn y cerbydau yn y dyfodol agos.

HERIAU DIOGELWCH GYRRU O BELL

- A.15 Roedd y rhan fwyaf o randdeiliaid yn derbyn y gall gyrru o bell fod yn ychwanegiad defnyddiol i yrru awtomataidd, mewn treialon ac ar ôl hynny. Fodd bynnag, mynegodd rhai bryder ynghylch a fyddai modd gyrru o bell yn ddiogel o gwbl pe byddai'n cael ei ddefnyddio'n annibynnol ar yrru awtomataidd.
- A.16 Fe wnaethom drafod y prif heriau diogelwch sy'n gysylltiedig â gyrru o bell yn y Papur Materion ac maent wedi'u crynhoi yn y Papur Cyngori. Mae rhestr gryno ohonynt isod.
- A.17 Y prif heriau yw gyrru y tu hwnt i'r llinell weld, sy'n arwain at bryderon penodol. Nid ydym yn gwybod a fydd modd goresgyn yr heriau. Bydd gofyn bod yn ofalus wrth gymryd camau yn y maes hwn, a bydd gofyn cael rheoliadau cadarn.

Colli cysylltedd

- A.18 Mae gyrru y tu hwnt i'r llinell weld yn dibynnu ar gysylltedd - sef rhwydweithiau symudol yn y rhan fwyaf o achosion. Mae'r rhain yn broblemus, gyda'r posibilrwydd o oedi, oedi'n anghyson a cholli cysylltiad â'r cerbyd.
- A.19 Mae barnau yn gymysg ynghylch safon y rhwydwaith sydd angen. Er bod rhai yn tybio bod angen rhwydwaith 5G, roedd eraill yn credu bod ffyrdd o ddefnyddio rhwydwaith 4G da i sicrhau perfformiad digonol. Nid ydym yn gwybod pa mor ddibynadwy fydd hyn.

Lliniaru'r risg o wrthdrawiad os bydd gyrru o bell yn methu

- A.20 Os bydd y cysylltedd yn methu, bydd yn rhaid i'r cerbyd allu lliniaru'r risg o wrthdrawiad. Gofynnodd y Papur Materion am ba lefel o soffistigeiddrwydd oedd angen y system lliniaru risg i fod.
- A.21 Ar un olwg, gallai lliniaru risg olygu brecio yn unig. Ar y lefel fwyaf sylfaenol, pe byddai cysylltedd yn cael ei golli, efallai y byddai'r cerbyd yn dechrau brecio yn syth, ond yn teithio sawl metr ar hyd ei lwybr presennol cyn dod i stop dan reolaeth. Mae hyn yn golygu, mewn rhai amgylchiadau (er enghraifft, lle byddai'r lôn yn troi i'r chwith) y gallai'r cerbyd groesi'r llinell ganol a stopio ar lwybr traffig a fyddai'n dod tuag ato. Dim

ond mewn rhai amgylcheddau y byddai mesurau lliniaru risg mor sylfaenol yn dderbyniol, er enghraifft ar ffyrdd syth a heb fod yn gyrru'n gyflym.

- A.22 Byddai system fwy soffistigedig yn caniatáu i'r cerbyd stopio yn ei lôn, a brecio'n fwy cadarn petai'n canfod bod gwrthrych ar ei lwybr. Drwy ddilyn ei lôn, ni fyddai'r cerbyd yn achosi perygl i gerbydau a fyddai'n dod i'w gwrdd, er y gallai gael ei daro yn y cefn.
- A.23 Gall lliniaru risg wneud mwy na galluogi'r cerbyd i yrru i'r man aros cyfleus nesaf a thynnu i mewn ar ochr y ffordd. Roedd nifer o ymatebwyr yn dadlau y dylai'r system lliniaru risg gynnwys y gallu i ddod o hyd i fan aros addas. Ond, roedd eraill yn meddwl na ddylai'r rheoliadau ragnodi soffistigeiddrwydd y system lliniaru risg. Yn hytrach, dylai'r datblygwr ddangos bod y system yn ddigon diogel yn y cyd-destun.

Diffyg ymwybyddiaeth sefyllfaol

- A.24 Mae'r rhan fwyaf o yrrwyr o bell yn dibynnu ar ffrydiau fideo, felly efallai y byddant yn ei chael yn anodd barnu pellter dim ond o edrych ar ddelwedd dau ddimensiwn ar sgrin. Efallai na fyddant yn cael y teimlad o gyflymu neu gliwiau eraill am yr amgylchedd, er enghraifft "rhyw deimlad wrth afael yn yr olwyn lywio neu wrth roi troed ar y brêcs y gallai rhew neu olew fod ar y ffordd".
- A.25 Mae gwaith ar y gweill i wella gweithfannau. Fodd bynnag, mae arddangosiadau cymhleth yn rhoi mwy o bwysau ar y rhwydwaith a gallai gyrrwyr deimlo eu bod yn cael eu llethu â gormod o wybodaeth. Mae angen rhagor o waith ymchwil i ddylunio gweithfannau sy'n darparu'r data iawn yn y ffordd iawn.

Datgysylltu

- A.26 Efallai na fydd gan yrrwr sydd ddim mewn perygl o gael gwrthdrawiad gymaint o ddealltwriaeth fod yr hyn mae'n ei wneud yn bwysig yn y "byd go iawn". Efallai y bydd gofyn iddo atgoffa ei hun nad yw'n chwarae gêm fideo, ond yn hytrach, yn gwneud rhywbeth a allai arwain at ganlyniadau go iawn.

Seiberddiogelwch a therfysgaeth

- A.27 Mae seiberddiogelwch yn bryder cyhoeddus difrifol. Gall y cyfuniad o ymosodiad seiber a datgysylltiad gyrrwyr arwain at bryder y gellid defnyddio cerbydau sy'n cael eu gyrru o bell mewn terfysgaeth.
- A.28 Mae Rheoliad 155 y Cenhedloedd Unedig ar Seiberddiogelwch yn mynnu bod gweithgynhyrchwyr yn rhoi system seiberddiogelwch yn eu cerbydau. Mae'r Llywodraeth hefyd wedi cyhoeddi canllawiau cyffredinol ar seiberddiogelwch cerbydau ar gyfer cerbydau awtomataidd a chysylltiedig. Fodd bynnag, dal i ddatblygu mae dealltwriaeth o'r maes hwn.

Diogelwch y ganolfan reoli

- A.29 Soniodd rhai ymatebwyr y dylid meddwl am ddiogelwch y ganolfan reoli, er mwyn gwarchod rhag ymyrraeth, tân neu dresmaswyr.

Delio â digwyddiadau

- A.30 Ni fydd delio â digwyddiadau yn hawdd. Bydd yn golygu cyfathrebu â nifer o bartion, a hynny mewn amgylchiadau emosiynol anodd yn aml.
- A.31 Gall cyfathrebu â phobl sydd wedi'u hanafu fod yn arbennig o anodd. Nid yw gyrrwr o bell yn gallu cynnig cymorth cyntaf ac ni all fynnu bod unigolyn sydd wedi'i anafu yn symud tuag at feicroffon neu'n gwneud galwad ffôn. Ar ben hynny, heb allu cyfathrebu wyneb yn wyneb, gall fod yn anodd sgwrsio â rhywun sy'n flin, sydd wedi'i syfrdanu neu sydd mewn sioc.

HERIAU DIOGELWCH: CASGLIADAU

- A.32 Roedd datblygwyr yn dadlau bod atebion ar gael i'r heriau diogelwch. Hefyd, roeddent yn awgrymu y byddai "gyrwyr proffesiynol sydd wedi'u hyfforddi'n dda, sy'n cael eu cefnogi'n dda a'u monitro'n ofalus" mewn canolfan reoli gyfforddus, yn perfformio'n well na gyrwyr presennol. Bydd angen hyfforddiant penodol, wedi'i dargedu, ar yrwyr o bell, yn ogystal â thrwydded yrru ar gyfer unrhyw gerbyd y byddant yn ei reoli. Bydd gofyn iddynt gael archwiliad iechyd ac egwyl yn rheolaidd hefyd.
- A.33 Mynegodd ymatebwyr eraill bryder ynghylch a fyddai modd gyrru o bell yn ddiogel o gwbl, yn enwedig pan fyddai'n cael ei ddefnyddio'n annibynnol ar yrru awtomataidd.
- A.34 Rydym wedi dod i'r casgliad nad oes ateb clir. Er bod gyrru o bell yn codi nifer o bryderon difrifol am ddiogelwch, gall fod yn ddigon diogel mewn rhai amgylchiadau cyfyngedig, ar yr amod bod digon o ofal yn cael ei roi i bob agwedd ar y gweithredu.
- A.35 Yn ein barn ni, mae angen rheoliadau cadarn ar gyfer gyrru y tu hwnt i'r llinell weld. Dylai sefydliad sy'n dymuno rhoi cerbydau sy'n cael eu gyrru o bell ar y ffordd gyflwyno achos diogelwch yn dangos bod eu gweithredu yn ddigon diogel ar gyfer y ffyrdd a mannau cyhoeddus eraill. Dyma'r materion i roi sylw iddynt:
- (1) digonolrwydd y rhwydwaith cyfathrebu;
 - (2) y system lliniaru risg os bydd y dull cyfathrebu'n methu;
 - (3) seiberddiogelwch;
 - (4) dyluniad a swyddogaeth y weithfan;
 - (5) diogelwch y ganolfan gweithredu o bell;
 - (6) hyfforddiant staff;
 - (7) iechyd, ffitrwydd a phrosesau fetio staff;
 - (8) sylw staff a chyfnodau gorffwys;
 - (9) gwirio addasrwydd ar gyfer y ffordd;
 - (10) protocolau digwyddiadau.

B. Diffinio gyrrwr o bell

- B.1 Mae'n anodd cytuno ar sut i ddiffinio gyrrwr o bell. Mae'r diwydiant yn defnyddio amrywiaeth o dermau ar hyn o bryd, gan gynnwys "teleweithredwr" a "gweithredwr o bell", heb fawr o gysondeb.
- B.2 Mae'r Papur Cyngori yn cyflwyno diffiniad dros dro o yrrwr o bell at ddibenion y prosiect hwn, gan edrych ar y gair "gyrrwr" i ddechrau, yna "o bell".

BETH YW "GYRRWR" O BELL?

- B.3 Mae'r "dasg yrru ddeinamig" yn diffinio agweddau craidd gyrru. Yn ei hanfod, mae'n ymwneud â rheolaeth ochrol a hydredol parhaus (llywio, brecio a chyflymu) yn ogystal â monitro'r amgylchedd gyrru i ganfod ac ymateb i wrthrychau a digwyddiadau.
- B.4 At ddibenion gyrru o bell, ein man cychwyn yw mai unigolyn sy'n cyflawni'r dasg yrru ddeinamig yw'r gyrrwr - ac felly'n gyfrifol am holl agweddau'r dasg yrru ddeinamig.
- B.5 Wrth ddiffinio gyrrwr o bell y tu hwnt i'r llinell weld at ddibenion y prosiect hwn, mae "gyrrwr" yn unigolyn sy'n cyflawni pob un neu *unrhyw* rai o'r tasgau canlynol:
- (1) llywio (rheolaeth ochrol);
 - (2) brecio, codi brêc, neu gyflymu (rheolaeth hydredol);
 - (3) monitro'r cerbyd neu'r amgylchedd gyrru gyda'r bwriad o ymyrryd ar unwaith ac yn ddiogel o ran y ffordd mae'r cerbyd yn gyrru.
- B.6 Ar y llaw arall, dim ond os yw'n gallu cyflawni pob agwedd ar y dasg yrru ddeinamig y dylid awdurdodi nodwedd yrru awtomataidd fel hunan-yrru. Mae hyn yn cynnwys rheolaeth ochrol a hydredol, yn ogystal â chanfod gwrthrychau a digwyddiadau ac ymateb. Fel mae'r adroddiad ar Gerbydau Awtomataidd yn egluro, os bydd gofyn i unigolyn fonitro'r amgylchedd gyrru ac (er enghraifft) ymyrryd drwy freicio i sicrhau diogelwch fel rhan o'r nodwedd awtomeiddio gyrru, system "cymorth gyrrwr" yn unig yw hyn. Yr unigolyn sy'n dal i fod yn gyfrifol am y dasg yrru gyfan.

Y gwahaniaeth rhwng gyrru o bell a chymorth o bell

- B.7 Mae rhai systemau gyrru awtomataidd yn dibynnu ar gynorthwyydd o bell, heb fod yn yrrwr. Gall cynorthwyydd, er enghraifft, ganfod ffordd o amgylch gwaith ffyrdd annisgwyl. Fel arall, gall cerbyd ddod ar draws gwrthrych yn ei lôn nad yw'n gallu ei adnabod a gall stopio. Yna byddai'n gofyn i unigolyn beth i'w wneud nesaf. Efallai y byddai'r unigolyn yn gweld mai bag gwag yw'r gwrthrych, gan ddweud wrth y cerbyd am barhau.⁴

⁴ Mae'r enghreifftiau hyn wedi cael eu rhoi gan y Society of Automotive Engineers International (SAE). Gweler SAE, *J3016 Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles* (Ebrill 2021), para 3.23.

- B.8 Yn yr adroddiad ar Gerbydau Awtomataidd, roeddem yn egluro nad yw cynorthwydd o bell yn yrrwr os mai dim ond cyngor neu wybodaeth mae'n eu darparu, gan adael i'r system yrru awtomataidd (ADS) wneud penderfyniadau ynghylch llwybr diogel. Mewn ymateb i'r Papur Materion, fodd bynnag, nododd nifer o randdeiliaid ei bod yn anodd gwahaniaethu rhwng cyngor a rheolaeth. Pan fydd cynorthwydd yn cychwyn symudiad heb fawr o risg, ni fyddai hyn yn gyrru pe byddai'r cerbyd wedyn yn newid lôn ar ei ben ei hun ac yn tynnu i mewn ar ochr y ffordd ar y cyfle nesaf posibl. Fodd bynnag, os mai dim ond brecio yn y lôn fydd y cerbyd, ni ellir gwahaniaethu rhwng arfer rheolaeth hydredol (a byddai hyn yn gyrru).
- B.9 Nid yw'n hawdd gwahaniaethu rhwng y ddau yn haniaethol, ac mae'n ymwneud â mater o ffaith a graddau. Rydym wedi ceisio lleihau'r angen i benderfynu a yw unigolyn sy'n gweithredu cerbyd yn gynorthwydd neu'n yrrwr, ar unrhyw adeg. Yn benodol, dylai rhywun sydd wedi dioddef gwrthdrawiad gael iawndal, ni waeth a oedd y cerbyd yn cael ei yrru neu'n cael ei "gyngori" yn unig ar yr adeg berthnasol. Yn yr un modd, os yw sefydliad yn defnyddio cynorthwywyr o bell a gyrrwyr o bell, dylai'r un cynllun rheoleiddio gwmpasu'r ddau.
- B.10 O dan gyfraith droseddol, mae atebolrwydd gyrrwr, gan gynnwys gyrrwr o bell, yn llawer mwy nag atebolrwydd cynorthwydd o bell.⁵ Fel rydym yn ei drafod yn Adran G isod, mae'n bosibl y bydd hyn yn annheg i yrrwr o bell.

PRYD Y MAE GYRRWR YN YRRWR "O BELL"?

- B.11 Unwaith eto, nid oes un diffiniad y mae pawb yn cytuno arno ar gyfer "o bell".
- B.12 Yn ein barn ni, mae cyfreithiau gyrru arferol yn berthnasol, yn ddigon sicr, i yrrwyr mewn neu ar gerbydau neu ôl-gerbydau. Yn yr un modd, nid ydym yn gweld bod angen darparu rhagor o reoliadau ar gyfer gyrru o bell o fewn y llinell weld, lle mae'r gyrrwr yn gallu gweld yr amgylchedd gyrru heb ddibynnu ar gymhorthion allanol. Mae dulliau newydd yrru o fewn y llinell weld, fel parcio gyda theclyn rheoli o bell, yn cael eu rheoleiddio'n dda yn barod.
- B.13 Mae ein diwygiadau arfaethedig yn berthnasol i yrrwr o bell y tu hwnt i'r llinell weld, sy'n cael ei ddiffinio fel gyrrwr sydd:
- (1) y tu allan i'r cerbyd neu i'r ôl-gerbyd; ac
 - (2) sy'n dibynnu ar gymhorthion allanol (ar wahân i sbectol gywiro) i weld rhai neu'r holl elfennau sy'n hanfodol i ddiogelwch yr amgylchedd gyrru.

⁵ Mae'r mater hwn yn cael ei archwilio yn y Papur Cyngori, Atodiad 3.

C. Diwygio yn y tymor byr

PROBLEMAU GYDA'R GYFRAITH BRESENNOL

- C.1 O dan y gyfraith bresennol, nid oes gofyniad cyfreithiol clir i yrrwr fod yn y cerbyd. Nid oes unrhyw ddarpariaethau'n atal gyrru o bell yn llwyr chwaith. Fodd bynnag, roedd rhai rheolau wedi cael eu hysgrifennu yn seiliedig ar y dybiaeth fod y gyrrwr yn y cerbyd ac mae'n anodd cymhwysu'r rhain i yrru o bell.
- C.2 Rhaid i bob cerbyd gydymffurfio â Rheoliadau Cerbydau Ffyrdd (Adeiladwaith a Defnydd) 1986 oni bai eu bod wedi'u heithrio. Mae dwy ddarpariaeth yn arbennig o broblemus. Mae rheoliad 104 yn ei gwneud yn ofynnol i yrrwr gael "rheolaeth briodol" a "golwg lawn o'r ffordd a'r traffig o'i flaen". Mae rheoliad 107 yn gwahardd unigolyn rhag gadael cerbyd ar ffordd lle nad oes "rhywun sydd wedi'i drwyddedu i'w yrru" yno hefyd, oni bai fod yr injan wedi'i stopio a bod y brêc parcio wedi'i osod.⁶ Mae'n anodd dweud sut mae'r darpariaethau hyn yn berthnasol i yrru o bell, gan achosi ansicrwydd a chostau cyfreithiol i ddatblygwyr a datgymell yswirwyr.
- C.3 Nid yw'r gyfraith bresennol yn gwneud llawer i sicrhau diogelwch gyrru o bell. Ar hyn o bryd, nid oes gofyniad cyfreithiol clir i atal sefydliad sy'n gallu goddef risg rhag sefydlu canolfan yrru o bell, ar yr amod nad yw'r cerbydau yn amlwg yn anniogel. Ar yr un pryd, gall ansicrwydd y gyfraith bresennol atal rhai prosiectau gyrru o bell gwerth chweil rhag cael eu rhoi ar waith.
- C.4 Mae yna broblemau o ran atebolrwydd hefyd. Y gyrrwr unigol sy'n atebol yn bennaf, hyd yn oed os oes problemau gyda'r sefydliad yn ei gyfanrwydd.

DEFNYDDIO DEDDFWRIAETH EILRADD I DDIWYGIO

- C.5 Mae gofyn cael Deddf Seneddol newydd ar gyfer system lawn o reoleiddio. Fodd bynnag, mae grwpiau diogelwch wedi cyfeirio at yr angen dybryd i reoleiddio, a all godi cyn y gellir pasio deddfwriaeth sylfaenol newydd. Gofynnodd yr Adran Drafnidiaeth i ni edrych ar beth y gellir ei wneud yn y tymor byr, heb ddeddfwriaeth sylfaenol.
- C.6 Rydym felly wedi edrych ar bwerau'r Llywodraeth i ddefnyddio deddfwriaeth eilradd i newid y gyfraith. Mae'r pŵer i wneud a diwygio rheoliadau adeiladwaith a defnydd wedi'i nodi yn adran 41 o Ddeddf Traffig Ffyrdd 1988. Mae gan y Llywodraeth bwerau i ddarparu esemptiadau hefyd, fel y trafodir isod.

Esemptiadau rhag rheoliadau adeiladwaith a defnydd

- C.7 Mae adran 44 o Ddeddf Traffig Ffyrdd 1988 yn rhoi pŵer i'r Ysgrifennydd Gwladol dros trafnidiaeth i wneud gorchmynion i ddarparu esemptiadau rhag rheoliadau adeiladwaith a defnydd ac awdurdodi defnyddio cerbydau arbennig nad ydynt yn

⁶ Rheoliadau Cerbydau Ffyrdd (Adeiladwaith a Defnydd), OS 1986 Rhif 1078.

cydymffurfio. Gall gorchmynion adran 44 hefyd gyflwyno cyfyngiadau ac amodau ac addasu'r ffordd y defnyddir y rheoliadau.

- C.8 Mae modd gwneud dau fath o orchymyn o dan adran 44: gorchmynion cyffredinol a gorchmynion unigol.
- (1) *Gorchmynion cyffredinol.* Y prif orchymyn yw Gorchymyn Cerbydau Ffyrdd (Awdurdodi Mathau Arbennig) (Cyffredinol) 2003 (STGO). Mae'r STGO yn rhestru "mathau arbennig" o gerbydau modur ac ôl-gerbydau. Bydd cerbyd neu ôl-gerbyd sy'n bodloni'r meini prawf sydd wedi'u nodi yn y gorchymyn yn cael esemptiad rhag rhai rheoliadau adeiladwaith a defnydd (ond nid pob un ohonynt). Nid oes angen gwneud cais.
 - (2) *Gorchmynion unigol.* Os nad oes gorchmynion cyffredinol yn berthnasol, gall gweithredwr neu berchennog y cerbyd wneud cais am Orchymyn Arbennig Cerbyd (VSO). Mae VSOs yn cael eu rhoi yn ôl disgresiwn ar sail achosion unigol i gerbydau neu fflydoedd unigol.
- C.9 Fe wnaethom ystyried diwygio'r STGO i ddelio â gyrru o bell, ond gwrthod y dull hwn wnaethom. Nid oes digon o wybodaeth ar hyn o bryd i gyflwyno rheolau clir. Ar ben hynny, mae diogelwch gyrru o bell yn dibynnu'n fawr ar gyd-destun. Bydd gofyn asesu pob achos defnydd yn unigol.
- C.10 I'r gwrthwyneb, mae VSOs yn offeryn hyblyg a chynnil. Er mwyn cael VSO, rhaid i'r gweithredwr neu'r perchennog wneud cais i'r Asiantaeth Ardystio Cerbydau (VCA). Yn bwysig iawn, mae VSOs yn caniatáu gosod amodau neu gyfyngiadau ar sut defnyddir cerbydau ac am ba mor hir byddant yn cael eu hawdurdodi. Gall yr Ysgrifennydd Gwladol ddefnyddio gorchymyn diweddarach i amrywio neu ddiddymu VSOs hefyd. Yn ddiweddar, mae VSOs wedi cael eu defnyddio i allu treialu sgwteri trydan,⁷ a byddai'n ymddangos bod y rhain yn addas ar gyfer gyrru o bell hefyd.

CYNNIG: GWAHARDDIAD AC ESEMPTIAD NEWYDD

- C.11 Rydym yn cynnig mesur tymor byr i reoleiddio diogelwch gyrru o bell. Byddai hyn yn seiliedig ar waharddiad newydd ar yrru o bell, yn ogystal â gweithdrefn esemptio ar gyfer defnyddio VSOs.
- C.12 Rydym wedi dod i'r casgliad y dylid diwygio Rheoliadau Cerbydau Ffyrdd (Adeiladwaith a Defnydd) 1986 i gynnwys gwaharddiad newydd. Dim ond gyda gyrrwr diogelwch mewn cerbyd y byddai gyrru o bell y tu hwnt i'r llinell weld yn cael ei ganiatáu. Byddai unrhyw un a fyddai'n mynd yn groes i'r rheol hon yn cyflawni'r drosedd o dorri rheoliadau adeiladwaith a defnydd,⁸ oni bai eu bod yn dod o dan VSO.
- C.13 Byddai gofyn i'r rheini sy'n dymuno gyrru o bell heb yrrwr diogelwch wneud cais am VSO drwy gyflwyno achos diogelwch i'r Asiantaeth Ardystio Cerbydau (VCA). Yna byddai'r VCA yn gwirio'r achos diogelwch yn erbyn y rhestr wirio a amlinellir ym

⁷ Active Travel England a'r Adran Drafnidiaeth, *E-scooter trials: guidance for local authorities and rental operators* (Diweddarwyd 22 Chwefror 2022), <https://www.gov.uk/government/publications/e-scooter-trials-guidance-for-local-areas-and-rental-operators/e-scooter-trials-guidance-for-local-areas-and-rental-operators>.

⁸ Deddf Traffig Ffyrdd 1988, a 42.

mharagraff A.35 a darpariaethau Cod Ymarfer y Llywodraeth, o leiaf.⁹ Gellid cyflwyno gofynion penodol ar VSOs sy'n cwmpasu (er enghraifft): meysydd gweithredu; sut mae'n rhaid i gerbydau gael eu hadeiladu; archwiliadau; a chynnal a chadw. Gall mynd yn groes i unrhyw rai o'r amodau hyn arwain at ddiddymu VSO.

- C.14 Byddai VSOs ar gael pan fyddai gyrwyr o bell yn cael eu defnyddio mewn treialon ar gyfer cerbydau awtomataidd, a phan fyddent yn cael eu defnyddio yn annibynnol ar yrru awtomataidd. Byddai gofyn asesu pob achos defnydd yn ôl ei deilyngdod.
- C.15 Pan fydd VSO yn cael ei gymeradwyo, ni ddylai fod gan sefydliad gyrru o bell sy'n cydymffurfio â'r telerau unrhyw bryderon eraill ynghylch effaith y rheoliadau adeiladwaith a defnydd. Dylai'r VSO ddiwygio rheoliad 104 er mwyn cael rheoli yn unol â'r achos diogelwch a dylai ddatgymhwyso rheoliad 107.

TREIALON GYDAG ELFEN FASNACHOL

- C.16 Yn ystod ein cyfarfodydd â rhanddeiliaid, mynegodd datblygwyr ddiddordeb mewn cynnal treialon a oedd yn cynnwys elfen fasnachol, er enghraifft drwy gludo nwyddau neu ddanfôn cerbydau i deithwyr. Rydym yn derbyn y gall rhyw fath o elfen fasnachol fod yn angenrheidiol i brofi'r achos defnydd. Er enghraifft, mae'n anodd gwybod a fyddai pobl yn fodlon derbyn nwyddau groser heb yrrwr danfôn nwyddau, oni bai fod y gwasanaeth yn cael ei dreialu. Byddai'r gallu i ennill arian o'r treial hefyd yn cefnogi sefydliadau treialu llai.
- C.17 Yn ein barn ni, dylai VSO fod ar gael os yw treial yn ennill incwm o gludo nwyddau neu ddanfôn y cerbyd ei hun, cyn belled â bod yr amodau'n ddiogel. Fodd bynnag, rydym yn cynghori cymryd agwedd ofalus gyda threialu gwasanaethau masnachol sy'n cludo teithwyr, o ystyried y pryderon diogelwch mwy difrifol o gael cwsmeriaid yn y cerbyd.

CYFYNGIADAU MESURAU TYMOR BYR

- C.18 Mae ein mesurau tymor byr arfaethedig yn egluro'r ansicrwydd cyfreithiol ynghylch gyrru o bell ac yn darparu archwiliadau diogelwch allanol ar gyfer y gweithgaredd. Fodd bynnag, nid ydynt yn ddelfrydol. Ychydig iawn o sancsiynau neu bwerau archwilio fyddai ar gael. Heb ddeddfwriaeth sylfaenol, yr unig sancsiwn am dorri amodau fyddai erlyn o dan adran 42 o Ddeddf Traffig Ffyrdd 1988, sydd yn cynnwys cosbau isel yn unig.
- C.19 Yn y pen draw, os bydd treialon cynnar yn dangos bod gyrru o bell yn hyfyw, rydym yn credu bod angen cynllun statudol newydd i drwyddedu gyrru o bell. Dylai gynnwys amrywiaeth o sancsiynau, ynghyd â phwerau statudol i archwilio canolfannau rheoli o bell ac atafaelu cerbydau sydd wedi cael eu defnyddio yn groes i'r gyfraith.

⁹ Code of Practice: automated vehicle trialling (Diweddardwyd Ionawr 2022), <https://www.gov.uk/government/publications/trialling-automated-vehicle-technologies-in-public/code-of-practice-automated-vehicle-trialling>.

D. Gyrru o bell o dramor

- D.1 Gyda gyrru o bell, mae'n bosibl y bydd cerbydau'n cael eu gyrru ar ffyrdd Prydain o awdurdodaeth arall. Yn ystod y prosiect hwn, awgrymwyd, er enghraifft, y gallai cwmnïau leoli canolfannau rheoli yn Estonia neu Belarws, lle mae costau cyflogi gyrrwyr yn is. Yna gallai'r gyrrwyr hyn yrru cerbydau ym Mhrydain.

ATEBOLRWYDD AM WEITHREDIADAU O DRAMOR

- D.2 Tynnodd y Papur Materion sylw at faterion ymarferol o ran sicrhau atebolrwydd. Byddai'n debygol na fyddai gan awdurdodau Prydain y pwerau i ymchwilio a byddai angen cymorth gan awdurdodau yn yr awdurdodaeth dramor arnynt. Pe bai'r cerbyd yn cael ei yrru mewn ffordd sy'n awgrymu gyrru o dan ddylanwad alcohol, er enghraifft, ni fyddai'n bosibl dod o hyd i'r gyrrwr a rhoi prawf anadl i'r gyrrwr cyn iddo sobri.
- D.3 Hyd yn oed os bydd y gyrrwr yn cael ei adnabod a bod tystiolaeth ar gael ar gyfer yr erlyniad, byddai'r angen i estraddodi'r gyrrwr yn arwain at fwy o oedi a chostau. Nid oes modd gwarantu estraddodiad.¹⁰ Ar ben hynny, gall fod yn anodd erlyn cwmni o dramor am dorri system drwyddedu, neu orfodi cosb, os nad oes gan y cwmni asedau yn y DU. Ni fyddai chwaith yn bosibl archwilio canolfannau i weld a ydynt yn ddiogel.
- D.4 Gyda'i gilydd, mae'r ffactorau hyn yn arwain at risg go iawn o anghyfiawnder i ddioddefwyr gyrru o bell ar ffyrdd Prydain pan fydd cwmnïau ac unigolion tramor yn gyfrifol am y gyrru o bell.

SAFBWYNTIAU RHANDEILIAID

- D.5 Roedd nifer o randdeiliaid wedi dweud, yn y dyfodol, y gellid cael cytundeb rhyngwladol ar yrru o bell i roi sylw i atebolrwydd a gorfodi. Fodd bynnag, heb gytundeb o'r fath, roedd consensws eang y dylid gwahardd gyrru o bell o'r tu allan i'r awdurdodaeth.

CASGLIADAU

- D.6 Rydym wedi dod i'r casgliad, yn y tymor byr, na ddylid rhoi Gorchmynion Arbennig Cerbydau ar gyfer gweithrediadau gyrru o bell os yw'r gyrrwr dramor.
- D.7 Yn y tymor hwy, dylai fod yn drosedd gyrru cerbyd ar ffyrdd neu mewn mannau cyhoeddus yng Nghymru, Lloegr neu (os yw'r ddeddfwriaeth yn berthnasol yno) yn yr Alban¹¹ o bell o rywle arall. Er mwyn gorfodi'r drosedd newydd yn effeithiol, dylai'r

¹⁰ Roedd y Papur Materion ar Yrru o Bell yn sôn am bryder y cyhoedd am anawsterau estraddodi gyrrwr o'r UDA yn dilyn marwolaeth drasig Harry Dunn yn 2019: gweler para 6.10.

¹¹ Mae'r cyngor hwn wedi'i gyfyngu i Gymru a Lloegr. Fodd bynnag, gan fod traffig ffyrdd yn fater a gedwir yn ôl, efallai y bydd Llywodraeth y DU yn penderfynu ymestyn ein diwygiadau i'r Alban.

heddlu gael pwerau i stopio ac atafaelu cerbydau sy'n mynd yn groes i'r gofyniad hwn, yn eu barn resymol nhw.

E. Rheoleiddio sefydliadau gyrru o bell

- E.1 Roedd cytundeb eang bod angen cael rheoliadau cadarn ar gyfer gyrru o bell. Yn ein barn ni, nid yw Gorchmynion Arbennig Cerbydau yn ateb tymor hir. Nid ydynt yn darparu digon o bwerau i archwilio canolfannau gweithredu nac i roi sancsiwn i'r rheini sy'n torri'r amodau.
- E.2 Mae nifer o agweddau sy'n hanfodol i ddiogelwch ar gyfer gyrru y tu hwnt i'r llinell weld yn dod o dan reolaeth y sefydliad yn hytrach na'r unigolyn. Rydym yn credu y dylai gyrru y tu hwnt i'r llinell weld, felly, gael ei oruchwyllo gan sefydliad sydd wedi'i drwyddedu. Cafwyd cefnogaeth eang i system drwyddedu newydd ymhlith datblygwyr, grwpiau diogelwch ac eraill. Byddai'n rhoi sicrwydd i ddatblygwyr ac yn sicrhau diogelwch ac atebolrwydd hefyd.
- E.3 Felly, rydym wedi dod i'r casgliad, yn y tymor hir, dim ond os yw sefydliad trwyddedig yn ei oruchwyllo y dylid caniatáu gyrru o bell y tu hwnt i'r llinell weld. Pan fydd gyrru o bell yn cael ei ddefnyddio ar y cyd â gyrru awtomataidd, dylid ei reoleiddio yn unol â'r argymhellion yn ein hadroddiad ar Gerbydau Awtomataidd. Mewn amgylchiadau eraill, dylai Endid Trwyddedig ar gyfer Gyrru o Bell (ERDO) oruchwyllo hyn. Rydym yn ystyried pob un isod.

TRWYDDEDU NUICO

- E.4 Roedd yr adroddiad ar Gerbydau Awtomataidd yn gwahaniaethu rhwng cerbydau sy'n hunan-yrro lle'r oedd unigolyn cyfrifol yn y cerbyd (defnyddiwr mewn gofal) a'r rhai heb unigolyn cyfrifol yn y cerbyd (dim defnyddiwr mewn gofal). Rydym yn argymhell bod unrhyw gerbyd sy'n teithio heb yrrwr neu ddefnyddiwr mewn gofal gael ei oruchwyllo gan sefydliad trwyddedig, sy'n cael ei alw hefyd yn "weithredwr heb ddefnyddiwr mewn gofal" (NUICO). Ymhlith pethau eraill, byddai'r NUICO yn delio â digwyddiadau ac yn helpu cerbydau i ganfod y ffordd o amgylch rhwystrau.
- E.5 Yn y Papur Cyngori, daethom i'r casgliad y dylai NUICO fod yn gyfrifol am agweddau hunan-yrro'r broses yn ogystal ag unrhyw yrru o bell y mae'n ei wneud. Byddai hyn yn lleihau dyblygu ar gyfer busnesau ac yn osgoi gwahaniaethu'n ddiangen rhwng gyrwyr a chynorthwyywyr o bell.
- E.6 Wrth wneud cais am drwydded, dylai'r NUICO orfod dweud a yw'n defnyddio unrhyw elfen ar yrru o bell, a sut byddai'n sicrhau bod hyn yn cael ei wneud yn ddiogel. Os bydd y NUICO yn llwyddiannus, bydd yn cael caniatâd i ddefnyddio gyrru o bell yn yr amgylchiadau a nodir yn yr achos diogelwch, ac yn ddarostyngedig i amodau'r drwydded.
- E.7 Wrth gwrs, efallai na fydd NUICO yn defnyddio prosesau gyrru o bell: mae nifer o ddatblygwyr wedi dweud wrthym nad ydynt yn bwriadu gyrru o bell mewn unrhyw amgylchiadau. Ni fyddai hyn yn eu hatal rhag cael trwydded NUICO. Fodd bynnag, ni fyddai NUICO na fyddai'n sôn am yrru o bell yn ei achos diogelwch yn cael caniatâd i yrru o bell heb gyflwyno achos diogelwch newydd.

SYSTEM DRWYDDEDU “ERDO” NEWYDD

- E.8 Pan fydd y sefydliad yn defnyddio cerbydau heb nodweddion awdurdodedig NUIC yn unig, ni fydd yn gymwys ar gyfer trwydded NUICO. Yn ein barn ni, dylai wneud cais am drwydded ar wahân.
- E.9 Rydym yn labelu sefydliad o'r fath yn Endid ar gyfer Gyrru o Bell, neu ERDO. Rydym yn defnyddio'r term hwn yn lle Gweithredwr Gyrru o Bell oherwydd gall “gweithredwr” beri dryswch. Weithiau mae'n cael ei ddefnyddio i gyfeirio at unigolyn, ac weithiau ar gyfer sefydliad. Dymunwn egluro mai'r sefydliad sy'n gyfrifol am y gweithrediad o bell yw deiliad y drwydded, yn hytrach na'r unigolyn sy'n gweithio i'r sefydliad hwnnw.

Pwy fydd angen trwydded ERDO?

- E.10 Bydd angen trwydded ERDO ar unrhyw sefydliad sy'n defnyddio prosesau gyrru o bell y tu hwnt i'r llinell weld, ac nad ydynt yn gymwys i gael trwydded NUICO. Byddai hyn yn cynnwys sefydliadau sy'n profi cerbydau awtomataidd nad ydynt wedi cael eu hawdurdodi eto, a'r rhai sy'n cynnal prosesau gyrru o bell yn annibynnol ar yrru awtomataidd.
- E.11 Bydd trwyddedau NUICO ac ERDO yn dilyn patrwm deddfwriaethol tebyg, ond ni fyddant yr un peth o reidrwydd. Rydym yn cytuno â rhanddeiliaid fod gyrru awtomataidd a gyrru o bell yn wahanol yn syniadol a bod risgiau a heriau diogelwch penodol yn perthyn i'r naill a'r llall. Fodd bynnag, ein nod yw osgoi unrhyw wahaniaeth sylweddol o ran sut rheoleiddir pob technoleg. Os bydd un drefn yn fwy beichus na'r llall, neu'n cael ei hystyried felly, gallai gam-ystumio'r farchnad.

Y gofynion ar gyfer bod yn ERDO

- E.12 Fel gyda thrwyddedau NUICO, dylai ymgeisydd am drwydded ERDO orfod dangos:
- (1) bod ganddo enw da;
 - (2) bod ganddo statws ariannol priodol;
 - (3) ei fod yn gweithredu ym Mhrydain Fawr;
 - (4) ei fod yn gymwys yn broffesiynol i redeg y gwasanaeth.
- E.13 Roedd yr adroddiad ar Gerbydau Awtomataidd yn argymhell y dylid cael pŵer i wneud rheoliadau, gan nodi sut dylid cymhwyso'r telerau hyn, ar gyfer trwyddedau NUICO. Rydym yn credu y dylai pŵer tebyg fod ar gael ar gyfer trwyddedau ERDO.

Yr achos diogelwch

- E.14 Roedd cytundeb eang y dylai ERDO gyflwyno achos diogelwch yn dangos sut byddai diogelwch yn cael ei sicrhau. Yn ein barn ni, dylai hyn gynnwys cyflwyno dull gweithredu'r ERDO ar gyfer yr heriau diogelwch rydym wedi'u rhestru. Dim ond os yw'n penderfynu y gellir gweithredu'r achos defnydd yn ddiogel y dylai'r rheoleiddiwr roi trwydded.

Dyletswydd gonestrwydd

- E.15 Roedd yr adroddiad ar Gerbydau Awtomataidd yn cyfeirio at bwysigrwydd yr wybodaeth a gyflwynir yn yr achos diogelwch. Os na fydd endid hunan-yrdd awdurdodedig (ASDE) neu NUICO yn datgelu neu os byddant yn cam-gyfleu gwybodaeth sy'n hanfodol i ddiogelwch, argymhellir fod hyn yn drosedd. Roedd y rhan fwyaf o'r ymatebwyr yn cytuno y dylai troseddau tebyg fod yn berthnasol i ERDO hefyd.
- E.16 Felly, rydym yn cynnig troseddau newydd pan fydd ERDO yn cam-gyfleu neu'n peidio â datgelu gwybodaeth sy'n berthnasol i ddiogelwch yn ei achos diogelwch. Dylai'r rhain fod yn debyg i'r rhai sy'n berthnasol i'r NUICOs.

Gosod amodau trwyddedau

- E.17 Roedd yr adroddiad ar Gerbydau Awtomataidd yn argymhell dull gweithredu hyblyg ar gyfer pennu amodau trwyddedau ar gyfer NUICOs. Yn hytrach na phennu un rhestr o gyfrifoldebau ar gyfer pob NUICO, dylai'r rheoleiddiwr benderfynu pa gyfrifoldebau sy'n berthnasol. Byddai'r cyfrifoldebau wedyn yn cael eu pennu yn amodau'r drwydded.
- E.18 Roedd y Papur Materion yn gofyn am safbwyntiau ar wyth o ddyletswyddau ERDO posibl (gan gynnwys sicrhau cysylltedd; cynnal a chadw'r cerbyd; archwilio'r llwyth; a delio â digwyddiadau). Gobeithio y bydd hon yn rhestr wirio ddefnyddiol. Fodd bynnag, dylai'r system fod yn hyblyg: ni fydd pob dyletswydd yn berthnasol o dan bob amgylchiadau, ac efallai y bydd angen rhai eraill. Rydym yn dod i'r casgliad y dylai'r rheoleiddiwr bennu pa gyfrifoldebau sy'n berthnasol i'r ERDO fel amodau'r drwydded.

Pwerau'r rheoleiddiwr

- E.19 Roedd yr adroddiad ar Gerbydau Awtomataidd yn argymhell y dylid gorfodi achos o dorri amodau trwydded NUICO drwy system o sancsiynau rheoleiddiol. Awgrymir y dylai'r heddlu, archwilyr cerbydau a'r cyhoedd ddwyn cwynion i sylw'r rheoleiddiwr, a fyddai wedyn yn ymchwilio iddynt. Pe byddai'r rheoleiddiwr yn penderfynu bod amodau'r drwydded wedi'u torri, byddai ganddo ystod eang o sancsiynau i'w defnyddio, gan gynnwys cosbau sifil neu (yn yr achosion mwyaf difrifol) tynnu trwydded yn ôl.
- E.20 Roedd cefnogaeth eang i ddefnyddio'r un sancsiynau rheoleiddiol ar gyfer ERDOs. Felly, rydym yn argymhell y dylai'r un cosbau fod yn berthnasol i NUICOs ac ERDOs. Dylai'r rhain gynnwys gorchmynion cydymffurfio, cosbau ariannol a gorchmynion gwneud iawn, yn ogystal ag atal a thynnu'r drwydded gyfan yn ôl neu ran ohoni.

Pwerau archwilio

- E.21 Roedd yr adroddiad ar Gerbydau Awtomataidd yn argymhell y dylai rheoleiddiwr NUICO gael y pŵer i fynd i mewn ac archwilio canolfannau gweithredu o bell. Bydd yn bwysig gweld bod y system sydd wedi'i hamlinellu yn achos diogelwch NUICO yn cael ei dilyn yn ymarferol.
- E.22 Roedd cefnogaeth eang i gael pwerau tebyg i archwilio canolfannau gweithredu o bell ERDO. Roedd rhanddeiliaid yn gweld pwerau archwilio yn hanfodol er mwyn gorfodi'n effeithiol. Roedd datblygwyr yn cytuno hefyd, cyn belled â bod y pwerau'n cael eu

defnyddio mewn ffordd gymesur. Felly, rydym yn dod i'r casgliad y dylai fod gan reoleiddiwr ERDO y pŵer i archwilio canolfannau gweithredu o bell.

Pa mor hir ddylai trwydded ERDO bara?

- E.23 Roedd yr adroddiad ar Gerbydau Awtomataidd yn argymhell y dylai hyd trwydded NUICO gael ei bennu mewn deddfwriaeth eilradd. Dylai bara am bum mlynedd i ddechrau. Ystyriwyd bod hyn yn sicrhau cydbwysedd rhwng yr angen i ddiweddarau amodau'r drwydded yn unol â phrofiad a rhoi rhywfaint o sicrwydd i weithredwyr a buddsoddwyr.
- E.24 Mae'r un ystyriaethau yn berthnasol i ERDOs. Rydym yn dod i'r casgliad y dylai hyd trwydded ERDO gael ei bennu mewn deddfwriaeth eilradd: am gyfnod o bum mlynedd i ddechrau.

Pwy ddylai weinyddu trwyddedau ERDO?

- E.25 Roedd yr adroddiad ar Gerbydau Awtomataidd yn argymhell y dylid gosod y cyfrifoldeb deddfwriaethol am drwyddedu NUICO ar yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth, gyda'r pŵer i ddyrannu cyfrifoldebau yn hyblyg ymhlith asiantaethau'r Adran Drafnidiaeth.
- E.26 Gan fod trwyddedau ERDO yn dilyn yr un egwyddorion â thrwyddedau NUICO, rydym yn credu y dylid dilyn dull gweithredu tebyg yma. Rydym yn rhagweld y bydd yr un rheoleiddiwr yn gyfrifol am NUICOs ac ERDOs.

TROSEDD NEWYDD

- E.27 Dylai fod yn drosedd i gyrru (neu achosi neu ganiatáu i unigolyn yrru) cerbyd y tu hwnt i'r llinell weld, ar ffordd neu mewn man cyhoeddus arall, oni bai fod y cerbyd yn cael ei oruchwyllo gan ERDO neu NUICO trwyddedig.
- E.28 Rydym wedi ystyried a ddylid cynnwys eithriadau i'r rheol hon. Rydym yn credu mai prin ddylai eithriadau fod. Rydym yn rhagweld, yn dilyn deddfwriaeth sylfaenol, y bydd y rhan fwyaf o dreialon sy'n defnyddio prosesau gyrru o bell y tu hwnt i'r llinell weld yn berthnasol i drwydded ERDO. Fodd bynnag, rydym yn credu y byddai'n ddefnyddiol i deddfwriaeth ganiatáu ar gyfer y posibilrwydd o gael esemptiadau, gan ddefnyddio VSO yn hytrach na thrwydded ERDO. Gallai hyn fod yn ddefnyddiol ar gyfer llwyth anarferol (er enghraifft, lle mae ôl-gerbydau yn cael eu llywio o gerbyd hebrwng sy'n cynnwys ffrydiau fideo).

F. Atebolrwydd sifil

- F.1 Yn y Papur Materion, fe wnaethom ofyn sut dylid digolledu dioddefwyr sydd wedi cael anaf neu sydd wedi dioddef difrod i eiddo o ganlyniad i wrthdrawiad â cherbydau sy'n cael eu gyrru o bell. Cafwyd cryn ymateb i hyn, yn enwedig gan gynrychiolwyr hawlwr. Fe wnaethant dynnu sylw at y ffaith y gallai'r cyfrifoldeb dros wrthdrawiad â cherbyd sy'n cael ei yrru o bell fod ar ysgwyddau amrywiaeth o bartïon: y gyrrwr unigol; y sefydliad; darparwr y rhwydwaith symudol; cynhyrchwyr caledwedd neu feddalwedd; neu hyd yn oed haciwr mewn ymosodiad seiber. Ni fyddai'n iawn mynnu bod y dioddefwr unigol yn ysgwyddo'r straen, y gost a'r oedi o ran penderfynu pwy oedd ar fai.

PROBLEMAU SY'N WYNEBU DIODDEFWYR LLE GALLAI NIFER O BOBL FOD AR FAI

- F.2 Pwysleisiodd ymatebwyr y problemau ymarferol y byddai dioddefwyr yn eu hwynebu pan na fyddai sicrwydd pwy oedd ar fai, neu hyd yn oed a oedd unrhyw un ar fai o gwbl. Gallai'r rhain gynnwys "bylchau atebolrwydd" (lle mae'n anodd profi bod unrhyw ddiffynnydd penodol ar fai) a chost tystion arbenigol. Hyd yn oed os yw'r dioddefwr yn llwyddiannus, efallai y bydd yn rhaid iddo dalu costau i unrhyw ddiffynnyddion y canfuwyd nad oeddent ar fai, a byddai hynny'n llyncu'r iawndal a gafodd.
- F.3 Roedd rhanddeiliaid yn arbennig o bryderus am anawsterau penderfynu ar atebolrwydd lle'r oedd cerbyd a oedd yn cael ei yrru o bell wedi colli cysylltedd. Os nad oedd meddalwedd lliniaru risg wedi llwyddo i stopio'r cerbyd yn ddiogel, mae risg y gallai'r dioddefwr gael ei gynnwys mewn proses ymgyfreitha sy'n cynnwys sawl parti, rhwng yr endid gyrru o bell, darparwr y rhwydwaith a'r datblygwr, lle byddai pawb yn rhoi bai ar ei gilydd. Tynnodd grwpiau hawlwr sylw at ba mor ddrud a chymhleth y byddai hyn.
- F.4 Hefyd, mynegodd yr ymatebwyr bryder y gallai dioddefwyr ymosodiad seiber ei chael yn anodd iawn cael iawndal. Gallai'r sefydliad gyrru o bell ddadlau ei fod wedi cymryd yr holl fesurau diogelwch angenrheidiol, drwy osod meddalwedd seiberddiogelwch, er enghraifft. A phetai ymosodiad seiber yn caniatáu i yrrwr heb yswiriant neu nad oes modd ei olrhain i reoli o bell, byddai hyn yn arwain at hawlio yn erbyn Swyddfa'r Yswirwyr Moduro (MIB). Mynegodd yr MIB bryderon difrifol am y posibilrwydd hwn.

OPSIYNAU DIWYGIO

- F.5 Cyflwynodd y Papur Materion dau opsiwn ar gyfer diwygio. Byddai'r opsiwn cyntaf yn rhoi hawliau ychwanegol i ddioddefwyr i hawlio yn erbyn yr ERDO am dorri'r ddyletswydd statudol. Yr ail opsiwn oedd trefn atebolrwydd caeth mwy cynhwysfawr, tebyg i Ddeddf Cerbydau Awtomataidd a Thrydan 2018 (AEVA). Roedd y rhan fwyaf o ymatebwyr yn ffafrio'r dull AEVA, a oedd yn cael ei ystyried fel dull a oedd yn darparu ffordd symlach a haws i ddioddefwyr hawlio iawndal.

DEDDF CERBYDAU AWTOMATAIDD A THRYDAN 2018 (AEVA): AMLINELLIAD

- F.6 Yn 2016, nododd y Llywodraeth fod angen darpariaethau yswiriant newydd pan fyddai cerbyd awtomataidd, yn hytrach na gyrrwr go iawn, yn achosi damwain. Mae'r darpariaethau hyn yn cael eu cyflwyno yn Rhan 1 AEVA.
- F.7 Y ddarpariaeth ganolog yw adran 2(1). Mae'n nodi "pan fydd damwain yn cael ei hachosi gan gerbyd awtomataidd sy'n gyrru ei hun" a bod unigolyn yn dioddef difrod o ganlyniad, yr yswiriwr sy'n atebol am y dirfod hwnnw.
- F.8 Ar gyfer y dibenion hyn mae "difrod" yn cynnwys marwolaeth, anaf personol a difrod i eiddo trydydd partïon.¹² Mae iawndal anaf personol yn ddiderfyn. Rhaid yswirio difrod i eiddo hyd at y terfyn statudol, sef £1.2 miliwn ar hyn o bryd.
- F.9 Mae dwy brif ddarpariaeth yn lleihau'r pwysau ar yr yswiriwr:
- (1) Mae rheolau esgeulustod cyfrannol arferol yn berthnasol. Pan fydd gwrthdrawiad, i unrhyw raddau, yn fai ar y dioddefwr, caiff iawndal ei leihau i'r graddau y mae'r llys yn credu sy'n deg ac yn ecwitiol.¹³
 - (2) Pan fydd yr yswiriwr wedi setlo hawliad gyda'r dioddefwr, gall hawlio iawndal gan unrhyw barti arall sy'n atebol am y ddamwain.¹⁴ Mae hyn yn cynnwys gyrrwyr cerbydau eraill neu (os oedd y gwrthdrawiad oherwydd nam ar y cerbyd neu'r ADS) gweithgynhyrchydd y cerbyd neu ddatblygwr yr ADS.

CASGLIADAU

- F.10 Mae'r dadleuon cadarn a gyflwynwyd gan randdeiliaid wedi ein perswadio na ddylai fod angen i unigolyn sydd wedi dioddef o ganlyniad i yrru o bell orfod profi pwy oedd ar fai er mwyn cael iawndal. Gallai gwrthdrawiad fod o ganlyniad i nifer o wahanol achosion neu gyfuniad o ffactorau. Mewn rhai achosion, efallai nad oes neb yn atebol. Nid yw'n realistig disgwyl i ddioddefwr heb adnoddau, stamina nac arbenigedd i brofi ei achos. Yn hytrach, dylai'r dioddefwr gael cyfle i gael darpariaethau tebyg i AEVA.

Rhwymedigaeth i gael yswiriant dim bai

- F.11 Rydym wedi dod i'r casgliad y dylai pob NUICO neu ERDO gael yswiriant dim bai sydd wedi'i fodelu ar AEVA. Dylai NUICO orfod cael yswiriant ar gyfer hunan-yrru ac unrhyw elfen o yrru o bell, o dan yr un polisi. Yn yr un modd, dylai ERDO orfod cael polisi sy'n cynnwys atebolrwydd yswiriwr uniongyrchol am bob gwrthdrawiad sy'n cael ei achosi pan nad yw'r gyrrwr yn y cerbyd (neu yn llinell weld y cerbyd).

Risg o seiberddiogelwch a therfysgaeth

- F.12 Ar hyn o bryd, yr MIB sy'n ysgwyddo'r gost o roi iawndal i ddioddefwyr terfysgaeth sy'n deillio o ddefnyddio cerbyd ar ffordd neu mewn man cyhoeddus arall. Mae hyn yn

¹² Deddf Cerbydau Awtomataidd a Thrydan, a 2(3).

¹³ Uchod, a 3(1).

¹⁴ Uchod, a 5(1).

golygu bod y risg yn disgyn ar yswirwyr moduron ar y cyd.¹⁵ Mynegwyd pryder y byddai mabwysiadu'r un dull ar gyfer gyrru o bell yn peri risg newydd a diderfyn ar bob gyrrwr. Ar ben hynny, efallai na fyddai'n ddigon o gymhellant i sefydliadau gyrru o bell arddangos safonau seiberddiogelwch uchel a'r gallu i wrthsefyll risgiau terfysgaeth.

- F.13 Yn ein barn ni, byddai'n well i sefydliadau gyrru o bell yswirio yn erbyn risg o derfysgaeth eu hunain. Yn seiliedig ar hyn, dylai fod angen i NUICOs ac ERDOs dalu premiwm am yswiriant cynhwysfawr. Dylai'r yswiriant gynnwys iawndal am anaf sy'n cael ei achosi gan gerbydau sy'n cael eu gyrru o bell, lle mae gyrrwyr heb yswiriant neu nad oes modd eu holrhain yn eu cymryd drosodd neu'n eu defnyddio at ddibenion terfysgaeth.
- F.14 Mae gyrru o bell yn newydd, ac mae'n anodd meintoli'r risg. Ar ben hynny, mae atebolrwydd yswirwyr moduron am anafiadau personol yn ddiderfyn, felly nid yw'n bosibl pennu uchafswm ar gyfer y swm i'w yswirio. Nid ydym yn credu y byddai hyn yn broblem i dreialon gofalus, ar raddfa fach. Fodd bynnag, efallai y byddai'n anodd cael yswiriant i ddefnyddio hyn ar raddfa. Petai yswirwyr gyrru o bell yn ei chael yn anodd adyswrio rhag risg terfysgaeth, un opsiwn fyddai i'r Llywodraeth ystyried bod yn yswiriwr, fel y dewis olaf, ar gyfer y risg o derfysgaeth yn y diwydiant. Mae hyn eisoes yn digwydd ar gyfer eiddo masnachol o dan y cynllun Cronfa Adyswiriant (Pool Re).¹⁶

Casglu, cadw a rhannu data

- F.15 Roedd nifer o randdeiliaid yn pwysleisio pwysigrwydd casglu, cadw a rhannu data ar ôl gwrthdrawiad i benderfynu beth aeth o'i le a phwy oedd yn gyfrifol.
- F.16 Yn ein barn ni, dylai rheoleiddiwr NUICO ac ERDO bennu'r safonau ar gyfer cadw data, a dylid gorfodi hyn fel amod i'r drwydded. Fel rydym yn ei argymhell ar gyfer cerbydau awtomataidd, dylid cadw data sylfaenol am o leiaf 39 mis.¹⁷ Pan fydd angen y data i benderfynu ar hawliadau mewn ffordd deg a chywir, dylai fod yn ddyletswydd ar y sefydliad i rannu'r data â'r yswiriwr.

¹⁵ I ddarllen am newidiadau diweddar i sut mae risgiau terfysgaeth yn cael eu dyrannu, darllenwch y Papur Cyngori llawn, Atodiad 2.

¹⁶ I weld amlinelliad o gynllun y Gronfa Adyswiriant (Pool Re), darllenwch y Papur Cyngori llawn, Atodiad 2.

¹⁷ Gweler Automated Vehicles (2022) Law Com No 404; Scot Law Com No 258, paragraffau 13.40 i 13.52.

G. Atebolrwydd troseddol y gyrrwr unigol

- G.1 Mae gyrrwyr unigol yn wynebu atebolrwydd troseddol sylweddol - yn amrywio o achosi marwolaeth trwy yrru'n beryglus, gyrru'n ddiofal ac amrywiaeth eang o droseddau atebolrwydd caeth eraill. Fel rydym yn ei drafod yn y Papur Cynghori, mae atebolrwydd troseddol gyrrwr yn llawer mwy na gweithwyr eraill, fel cynorthwyrwyr o bell.¹⁸
- G.2 Yn y Papur Materion, fe wnaethom ddweud y gallai'r gyfraith trosedd bresennol fod yn annheg i yrrwyr o bell o bosibl. Mae'n amlwg yn iawn y dylai gyrrwr o bell gael ei erlyn am yrru o dan ddylanwad alcohol neu gyffuriau, neu am ymddwyn yn esgeulus. Fodd bynnag, efallai na fyddai gan yrrwr o bell fawr o reolaeth dros broblemau o ganlyniad i fethiant cysylltedd, synwryddion wedi torri neu ddyluniad gwael gweithfan. Yn yr un modd, efallai nad ydynt yn ymwybodol bod y teiars wedi gwisgo, bod y plât rhif wedi'i guddio, neu fod gorchudd lamp wedi malu. Eto, mae'n bosibl y byddant yn wynebu erlyniad troseddol os bydd pethau'n mynd o chwith. Fe wnaethom ddweud y dylai cyfrifoldeb dros gynnal diogelwch mewn meysydd sydd y tu hwnt i wybodaeth neu reolaeth y gyrrwr ddisgyn ar y sefydliad, nid yr unigolyn.
- G.3 Roedd y rhan fwyaf o ymatebwyr yn cytuno y gallai'r gyfraith trosedd fod yn annheg i yrrwyr mewn rhai amgylchiadau. Ar ôl cael sylwadau manwl, rydym wedi datblygu cynigion ar gyfer amddiffyniad statudol newydd ar gyfer gyrrwyr o bell.

AMDDIFFYNIAD STATUDOL NEWYDD

- G.4 Byddai'r amddiffyniad ar gael i yrrwr o bell y tu hwnt i'r llinell weld sy'n gweithio i NUICO neu ERDO trwyddedig. Ni ddylid cael gyrrwr o bell a fyddai'n dod o dan y categori hwn, yn euog o drosedd yrru pe na fyddai gyrrwr cymwys a gofalus yn amgylchiadau'r gyrrwr o bell:
- (1) wedi bod yn ymwybodol o'r amgylchiadau a arweiniodd at yr atebolrwydd; neu
 - (2) wedi osgoi cyflawni'r drosedd.
- G.5 Dim ond os nad yw'r un o'r uchod yn berthnasol y dylid cael y gyrrwr o bell yn euog o'r drosedd.
- G.6 Pan fydd yr amddiffyniad yn berthnasol, dylai'r rheoleiddiwr archwilio'r mater gyda'r NUICO neu'r ERDO i ganfod beth aeth o'i le ac ystyried sancsiynau rheoleiddiol. Ar ben hynny, o dan y gyfraith bresennol, gellid erlyn y NUICO neu'r ERDO o hyd am rai troseddau gyrru, naill ai oherwydd eu bod yn "defnyddio" y cerbyd neu oherwydd bod y drosedd yn cynnwys "achosi neu ganiatáu" i unigolyn arall gyflawni'r drosedd.

Enghreifftiau: troseddau atebolrwydd caeth

- G.7 Mae'r Papur Cynghori yn dangos sut byddai'r amddiffyniad yn gweithio gyda dwy drosedd atebolrwydd caeth: cario llwyth anniogel a defnyddio cerbyd gyda theiars

¹⁸ Gweler y Papur Cynghori, Atodiad 3.

wedi gwisgo. Byddai'r amddiffyniad yn berthnasol, er enghraifft, petai aelod arall o staff i fod i archwilio'r teiars, ac nad oedd gan y gyrrwr unrhyw ffordd o wybod bod y teiars wedi gwisgo. Fodd bynnag, petai'r system yrru o bell yn rhybuddio'r gyrrwr bod y teiars wedi gwisgo, byddai angen i'r llys ofyn beth fyddai gyrrwr cymwys a gofalus wedi ei wneud o dan yr amgylchiadau.

Troseddau sy'n cynnwys y safon gyrrwr cymwys a gofalus

- G.8 Mae rhai o'r troseddau gyrru mwy difrifol eisoes yn dal y gyrrwr i safon gyrrwr cymwys a gofalus. Mae'r rhain yn amrywio o achosi marwolaeth trwy yrru'n beryglus i yrru'n ddiofal.
- G.9 O dan y gyfraith bresennol, mae'r llysoedd yn defnyddio safon wrthrychol o yrru da, ac nid yw hyn yn ystyried ffactorau fel oedran, diffyg profiad ac anabledd. Mae'r amddiffyniad newydd yn nodi'n glir y dylid barnu gyrrwr y tu hwnt i'r llinell weld sy'n gweithio i NUICO neu ERDO yn ôl safonau gyrrwr cymwys a gofalus *yn ei amgylchiadau ei hun*. Rydym yn golygu gyrrwr cymwys a gofalus sy'n gyrru o bell ac sydd â'r un weithfan (sydd o bosibl wedi'i dylunio'n wael) a'r un signal (sydd o bosibl yn annigonol).
- G.10 Yn y Papur Cyngori fe wnaethom roi enghraifft, lle'r oedd y cysylltiad wedi'i golli ac roedd y cerbyd wedi croesi i'r lôn gyferbyn. Yna, mae'r cysylltiad yn cael ei adfer, ond cyn i'r gyrrwr o bell allu symud y cerbyd o'r lôn, ceir gwrthdrawiad. Bydd angen i'r llys ofyn beth fyddai gyrrwr cymwys a gofalus yn ei wneud yn yr amgylchiadau penodol hyn.