



**Law
Commission**
Reforming the law

Gyrru o Bell

Crynodeb o'r Papur Materion

A. Cyflwyniad

- A.1 Mae Llywodraeth y DU wedi gofyn i Gomisiwn y Gyfraith ystyried cyfraith a rheoleiddio gyrru o bell. Mae hyn yn golygu bod unigolyn y tu allan i gerbyd yn defnyddio cysylltedd i reoli cerbyd ar ffyrdd cyhoeddus.
- A.2 Ar 24 Mehefin 2022 fe wnaethom gyhoeddi papur 93 tudalen yn gofyn am safbwyntiau erbyn **2 Medi 2022**. Yma rydym yn crynhoi'r papur hwnnw. Mae'r manylion ynglŷn â sut i ymateb ar gael isod.

Gallwch anfon sylwadau:

Gan ddefnyddio ffurflen ar-lein yn:

<https://consult.justice.gov.uk/law-commission/remote-driving>

Rydym hefyd wedi cynhyrchu holiadur mewn fformat Word sydd ar gael ar gais. Rydym yn fodlon derbyn sylwadau mewn fformatau eraill. Anfonwch eich ymateb:

Drwy e-bost at atremotedriving@lawcommission.gov.uk

NEU

Drwy'r post i Remote Driving Team, Law Commission, 1st Floor, Tower, 52 Queen Anne's Gate, London, SW1H 9AG.

Os byddwch chi'n anfon eich sylwadau drwy'r post, byddai'n fuddiol pe gallech eu hanfon drwy e-bost hefyd os oes modd i chi wneud hynny.

- A.3 Mae rhagor o wybodaeth am y ffordd rydym yn trin data ar gael yn: <https://www.lawcom.gov.uk/document/handling-data/>.
- A.4 Bydd Comisiwn y Gyfraith yn defnyddio'r adborth a geir i roi cyngor i Lywodraeth y DU ar ddewisiadau ar gyfer diwygio erbyn mis Ionawr 2023.

CEFNDIR

- A.5 Mae technoleg sy'n galluogi unigolyn i yrru cerbyd o leoliad pell eisoes yn bodoli. Mae'r dechnoleg yn cael ei defnyddio'n gyffredin mewn amgylcheddau a reolir fel warysau, ffermydd a mwyngloddiau.
- A.6 Mae tri phrif reswm pam y gallai gweithredwr cerbyd fod eisiau i'r gyrrwr fod y tu allan i gerbyd yn hytrach nag ynddo:
- (1) *Er mwyn delio â sefyllfaoedd peryglus neu anghyfforddus.* Mae gyrru o bell fwyaf datblygedig mewn lleoliadau oddi ar y ffordd, fel mwyngloddiau neu chwareli, lle mae'r gyrrwr yn cael ei gadw bellter oddi wrth beiriannau trwm, yn bennaf er diogelwch.

- (2) *Er mwyn goresgyn anawsterau logistaidd wrth symud y gyrrwr o un cerbyd i'r llall.* Er enghraifft, mae cryn ddiddordeb mewn defnyddio gyrrwyr o bell i ddarparu ceir sy'n cael eu rhentu.
- (3) *Fel ychwanegiad i gerbydau awtomataidd.* Er enghraifft, gellir defnyddio gyrrwr o bell fel gyrrwr diogelwch ar gyfer cerbydau heb seddi gyrru. Gall gyrrwyr o bell hefyd ymyrryd os bydd cerbyd awtomataidd yn wynebu sefyllfa na all ddelio â hi. Yn yr achosion hyn, gall y gyrrwr o bell gyflawni'r dasg yrru ddeinamig yn gyfan gwbl, neu ran o'r dasg honno.¹

TERMINOLEG

- A.7 Nid oes llawer o gonsensws ynghylch y termau a ddefnyddir i ddisgrifio gyrru o bell. Gall dryswch godi, er enghraifft, pan mai dim ond rhan o'r dasg yrru arferol y mae unigolyn yn ei chyflawni. Er enghraifft, gall awtomeiddio gyrru lywio'r cerbyd, ond efallai y bydd angen i yrrwr fonitro'r amgylchedd gyrru a defnyddio brêcs argyfwng os bydd perygl yn dod i'r amlwg.
- A.8 At ddibenion y prosiect hwn, rydym yn defnyddio'r diffiniadau dros dro canlynol:
- (1) Mae gyrrwr yn unigolyn sy'n cyflawni pob un neu unrhyw un o'r tasgau canlynol: llywio, brecio, rhyddhau'r brêc, neu gyflymu; neu fonitro'r amgylchedd gyrru gyda'r bwriad o ymateb i wrthrychau neu ddigwyddiadau drwy arfer rheolaeth ochrol neu hydredol (ar yr amod bod y gweithgaredd hwn yn hanfodol i ddiogelwch).
 - (2) Nid yw cynorthwyydd o bell yn yrrwr os nad yw'n arfer rheolaeth hydredol neu ochrol uniongyrchol, ond dim ond yn cynghori system yrru awtomataidd i symud.
 - (3) Mae "gyrrwr o bell" yn yrrwr sydd y tu allan i'r cerbyd ac sy'n defnyddio rhyw fath o gysylltedd di-wifr i reoli'r cerbyd. Rydym yn defnyddio'r term i gynnwys gyrru o fewn neu y tu hwnt i'r llinell weld, er bod y papur yn canolbwyntio ar yrru "y tu hwnt i'r llinell weld".

¹ Gweler SAE Tacsonomeg J3016, para 5.5.

B. Y gyfraith ar hyn o bryd

- B.1 O dan y gyfraith traffig ffyrdd bresennol, nid oes gofyniad cyfreithiol clir i yrrwr fod yn y cerbyd. Nid oes unrhyw ddarpariaethau chwaith sy'n atal gyrru o bell yn llwyr. Fodd bynnag, gallai rhai darpariaethau fod yn broblemus.

Darpariaethau adeiladwaith a defnydd

- B.2 Mae'r gyfraith gyfredol ar adeiladwaith a defnydd i'w gweld yn Rheoliadau Cerbydau Ffordd (Adeiladwaith a Defnydd) 1986 fel y'i diwygiwyd. Mae torri'r rheoliadau yn drosedd o dan Ddeddf Traffig Ffyrdd 1988.² Rydym wedi nodi pedair darpariaeth a allai atal rhai mathau o yrru o bell:
- (1) Mae rheoliad 104 yn ei gwneud yn ofynnol i yrrwr fod mewn sefyllfa lle mae ganddo "reolaeth briodol" dros y cerbyd a "golwg lawn o'r ffordd a'r traffig o'i flaen".
 - (2) Mae rheoliad 107 yn gwahardd gadael cerbyd os 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.
 - (3) Mae rheoliad 109 yn gwahardd gyrrwr rhag gweld sgrin sy'n cael ei defnyddio i ddangos gwybodaeth nad yw'n ymwneud â gyrru.
 - (4) Mae rheoliad 110 yn gwahardd defnyddio ffonau symudol a dyfeisiau llaw eraill wrth yrru. Gallai hyn fod yn berthnasol os bydd rhywun yn cerdded wrth ymyl cerbyd gan ddefnyddio dyfais llaw i'w reoli.
- B.3 Mae ein dadansoddiad o bob darpariaeth wedi'i nodi ym Mhennod 3 ac Atodiad 2 y papur materion. Mae ansicrwydd ynghylch defnyddio'r darpariaethau hyn ar gyfer gyrru o bell. Rydym yn gofyn am farn ynghylch a yw'r darpariaethau'n achosi anawsterau ymarferol. Er enghraifft, a yw ansicrwydd yn arwain at oedi mewn treialon neu'n ei gwneud yn anoddach cael yswiriant?

Esemptiadau rhag darpariaethau adeiladwaith a defnydd

- B.4 Mae gan yr Ysgrifennydd Gwladol bwerau i gyhoeddi esemptiadau rhag rheoliadau adeiladwaith a defnydd o dan adran 44 o Ddeddf Traffig Ffyrdd 1988. Defnyddiwyd y pwerau hyn mewn dwy ffordd:
- (1) Y cyntaf yw drwy offeryn statudol sy'n berthnasol i bob cerbyd mewn dosbarth rhestredig, heb fod angen gwneud cais. Y prif offeryn statudol yw Gorchymyn Cerbydau Ffyrdd (Awdurdodi Mathau Arbennig) (Cyffredinol) 2003. Gorchymyn Cyffredinol Mathau Arbennig, neu STGO, yw'r enw am hyn.
 - (2) Caiff yr Ysgrifennydd Gwladol dros Ddrafnidiaeth hefyd wneud gorchmynion unigol, sy'n berthnasol i gerbydau penodedig neu i gerbydau unigolion

² Deddf Traffig Ffyrdd 1988, aa 41A, 41B, 41C, 41D a 42.

penodedig. Gelwir y rhain yn Orchmynion Arbennig Cerbydau (VSO). Mae ganddynt y potensial i fod yn rhai ehangach na'r rhai o dan yr STGO, ond rhaid i'r perchennog neu'r gweithredwr wneud cais i'r Asiantaeth Ardystio Cerbydau i gael un.

- B.5 Mae'r STGO yn esemptio "cerbydau modur arbennig" a ddefnyddir mewn treialon ac arddangosiadau rhag rhai darpariaethau adeiladwaith a defnydd ond nid pob un ohonynt. Mae cerbydau arbennig wedi'u heithrio o reoliad 110, ond nid o reoliadau 104 neu 107. I gael esemptiad rhag rheoliadau 104 a 107, byddai angen i ddatblygwr wneud cais am VSO.
- B.6 Rydym yn egluro gweithdrefnau esemptio yn fwy manwl ym Mhennod 3 y papur materion. Rydym yn gofyn am farn ynghylch a yw hi'n hawdd defnyddio'r gweithdrefnau esemptio, neu a ydynt yn cyflwyno unrhyw rwystrau diangen o ran treialu mathau newydd o gerbydau.

ATEBOLRWYDD SIFIL

- B.7 Mae'n bwysig nad yw unigolyn sy'n cael ei anafu gan ddiffyg mewn system yrru o bell yn wynebu rhwystrau neu oedi gormodol wrth gael iawndal. Yr ofn yw y gallai fod yn anodd dangos bod y gyrrwr o bell ar fai pe bai'r broblem yn ymwneud â chysylltedd (neu ryw ddiffyg cudd arall) yn hytrach nag ymddygiad y gyrrwr.
- B.8 O dan y gyfraith bresennol, rhaid i sefydliad sy'n cyflogi gyrrwyr o bell fod ag yswiriant gorfodol. Byddai'r cyflogwr yn atebol am ei ddiffygion ei hun wrth weithredu system anniogel a byddai'n atebol fel cyflogwr am ddiffygion y gyrrwr. Byddai hefyd yn gyfrifol am unrhyw ddiffyg yn y cerbyd neu'r system yrru o bell, yn amodol ar amddiffyniad y diffyg cudd. Mae sefydlu amddiffyniad diffyg cudd yn ei gwneud yn ofynnol cael baich tystiolaethol uchel. Rhaid i'r diffynnydd ddangos ei fod wedi cymryd pob gofal rhesymol i ddarganfod y diffyg, ond bod y diffyg wedi parhau i fod yn guddiedig er gwaethaf hynny.
- B.9 Gall cymhlethdodau godi os yw nodwedd awtomeiddio gyrru yn cael ei dylunio gan un sefydliad a'i gweithredu gan sefydliad arall, neu os yw'r sefydliad sy'n gosod y system yn is-gontractio gyrrwyr o bell yn hytrach nag yn eu cyflogi. Mae posibilrwydd hefyd y bydd ymosodiad seiber yn arwain at "gyrrwr" nad oes modd ei olrhain neu "gyrrwr" heb yswiriant yn achosi'r niwed.
- B.10 Rydym yn gofyn am safbwyntiau ynghylch a yw'r posibiliadau hyn yn debygol o achosi problemau ymarferol.

C. Yr achos dros ddiwygio'r gyfraith

HERIAU DIOGELWCH GYRRU O BELL

- C.1 Mae gyrru o bell yn arwain at lawer o heriau o ran diogelwch. Mae'r rhain yn cynnwys:
- (1) Cysylltedd: sut gellir sicrhau cysylltiad dibynadwy rhwng y gyrrwr o bell a'r cerbyd a sut gellir lliniaru risgiau diogelwch os bydd y cysylltiad yn cael ei golli?
 - (2) Ymwybyddiaeth o'r sefyllfa: sut gall gyrrwyr barhau i fod yn ymwybodol o'r hyn sydd o'u cwmpas drwy sgrin heb (er enghraifft) allu "teimlo" cerbyd yn cyflymu?
 - (3) Cadw gyrrwyr o bell yn effro: sut mae goresgyn y risg o flinder, salwch symud a rhywbeth yn tynnu eu sylw?
 - (4) Seiberddiogelwch: sut gellir atal pobl rhag cymryd cerbydau drosodd heb awdurdod?
- C.2 Ym Mhennod 5, rydym yn ystyried yr angen am hyfforddiant, cyfnodau gorffwys, protocolau digwyddiadau a gweithfannau sydd wedi'u dylunio'n dda. Rydym yn gofyn a oes angen ystyried unrhyw heriau diogelwch eraill.
- C.3 Un mater penodol yw beth ddylai ddigwydd os bydd y dechnoleg ar gyfer gyrru o bell yn methu (er enghraifft, o ganlyniad i golli cysylltedd). Mae'n amlwg ei bod yn hanfodol bod y cerbyd yn gallu lliniaru'r risg o gael damwain. Mewn rhai achosion, gallai hyn olygu brecio ar lôn. Fodd bynnag, mewn rhai amgylcheddau, gallai mesurau lliniaru risg priodol olygu bod y cerbyd yn gallu gyrru'i hun i'r man aros cyfleus nesaf a thynnu i mewn ar ochr y ffordd. Gellir ystyried nodweddion awtomeiddio gyrru mwy cymhleth, sy'n gyrru'r cerbyd yn barhaus, fel 'hunan-yrru', gan wneud symudiadau fel newid lôn.
- C.4 Rydym yn gofyn am farn ynghylch lefel y soffistigeiddrwydd sy'n ofynnol ar gyfer system lliniaru risg a sut dylid ei rheoleiddio.

GYRRU O BELL O DRAMOR

- C.5 Gyda gyrru o bell, mae'n bosibl y bydd cerbydau'n cael eu gyrru yng Nghymru a Lloegr o dramor.
- C.6 Ym Mhennod 6, rydym yn ystyried sefyllfa lle mae gyrrwr yng Ngwlad A (Albania, er enghraifft) yn cyflawni trosedd yrru tra'n gyrru cerbyd yn Ninas B (Birmingham, er enghraifft). Er y byddai llysoedd Lloegr yn caniatáu dwyn erlyniad troseddol, byddai problemau ymarferol difrifol o ran gorfodaeth. Er enghraifft, pe bai'r cerbyd yn cael ei yrru mewn ffordd sy'n gysylltiedig â gyrru o dan ddylanwad alcohol, ni fyddai'n bosibl dod o hyd i'r gyrrwr a rhoi prawf anadl i'r gyrrwr cyn iddo sobri.
- C.7 Byddai'r angen i estraddodi'r gyrrwr yn arwain at ragor o gostau ac oedi ac ni ellid gwarantu estraddodi yng nghyswllt pob awdurdodaeth. Mae effaith methu ag estraddodi gyrrwr a gyhuddwyd o drosedd yrru yn cael ei hamlygu gan y

digwyddiadau a ddilynodd farwolaeth drasig Harry Dunn yn 2019. Mae'r rhain yn destun pryder difrifol i'r cyhoedd.³

- C.8 Rydym hefyd yn ystyried a fyddai angen i yrrwr o bell sy'n gyrru cerbydau ar ffyrdd y DU o dramor feddu ar drwydded yrru'r DU. O dan Gonfensiwn Fienna ar Draffig Ffyrdd 1968,⁴ mae'n rhaid i'r DU gydnabod bod trwydded yrru a roddwyd gan barti arall sy'n contractio yn ddilys ar gyfer gyrru ar ffyrdd y DU nes bydd y gyrrwr yn dod i breswyllo fel arfer yn y DU. Gall hyn fod yn broblem os bydd gyrrwyr o bell yn arfer gyrru ar ochr dde'r ffordd neu os nad ydynt yn gyfarwydd â chynllun ffyrdd Prydain.
- C.9 Rydym yn croesawu sylwadau ar sut gellir mynd i'r afael â'r problemau hyn ac yn gofyn a ddylid gwahardd gyrru o dramor.

PROBLEMAU GYDA'R GYFRAITH BRESENNOL

- C.10 Fel rydym yn egluro ym Mhennod 7 y prif bapur, mae tri phrif fater sy'n ymwneud â'r gyfraith bresennol:
- (1) Gall ansicrwydd y gyfraith bresennol atal rhai prosiectau gwerth chweil rhag cael eu rhoi ar waith.
 - (2) Gellid defnyddio'r un ansicrwydd i roi systemau anniogel ar y ffordd. Ar hyn o bryd, nid oes llawer o reolaeth dros sut mae gyrru o bell yn cael ei gyflawni.
 - (3) Mae yna broblemau o ran atebolrwydd. Ar hyn o bryd, y gyrrwr unigol sy'n bennaf atebol am yrru o bell yn wael, hyd yn oed os nad oes gan y gyrrwr fawr o reolaeth dros agweddau allweddol y gweithrediad. Mae'r mater yn dod yn arbennig o ddifrifol pan fydd cerbydau'n cael eu gyrru o dramor.

DULLIAU GWEITHREDU MEWN AWDURDODAETHAU ERAILL

- C.11 Ym Mhennod 8 y prif bapur, rydym yn ystyried dulliau rhyngwladol o yrru o bell, gan gynnwys o'r Unol Daleithiau, yr Almaen, Japan, Awstralia a'r Ffindir.
- C.12 Ar hyn o bryd, dim ond ychydig o awdurdodaethau sy'n rheoleiddio gyrru o bell "pur" (hynny yw, gyrru o bell fel gweithgarwch annibynnol ynddo'i hun). Yn Japan, dim ond fel mesur brys ar gyfer cerbydau sydd â system yrru awtomataidd y caniateir gyrru o bell. Yn yr un modd, mae gyrru o bell wedi'i gynnwys mewn rheoliadau hunan-yrru yn California, Florida, Michigan a'r Almaen. I'r gwrthwyneb, mae deddfwriaeth Louisiana ac Alabama yn darparu ar gyfer teleweithrediad cerbydau nad ydynt wedi'u hawtomeiddio, yn ogystal â'r rheini sydd.
- C.13 Rydym yn gofyn i randdeiliaid rannu eu profiad o unrhyw un o'r trefniadau hyn.

³ I gael crynodeb o'r digwyddiadau hyn, darllenwch baragraff 6.10 y papur materion.

⁴ Confensiwn Fienna ar Draffig Ffyrdd 1968, 1042 UNTS 17, erthygl 41(2).

D. Dewisiadau o ran diwygio

- D.1 Yn y papur, rydym yn cyflwyno dewisiadau tymor byr (nad oes angen deddfwriaeth sylfaenol ar eu cyfer) a dewisiadau tymor hwy ar gyfer cyflwyno fframwaith rheoleiddio newydd.

DEWISIADAU TYMOR BYR

- D.2 Mae gan yr Ysgrifennydd Gwladol dros Drafnidiaeth bwerau hyblyg i ddiwygio Rheoliadau Cerbydau Ffyrdd (Adeiladwaith a Defnydd) 1986 ac i ddarparu esemptiadau rhagddynt. Mae modd i ganllawiau ar sut i ddehongli darpariaethau gael grym statudol drwy ddiwygiadau i Reolau'r Ffordd Fawr. Nid yw newidiadau sy'n defnyddio'r pwerau hyn yn ei gwneud yn ofynnol i'r Senedd basio Deddf newydd.
- D.3 Ein casgliad dros dro yw y gellid goresgyn yr effaith bosibl y mae'r gyfraith bresennol yn ei chael ar atal pethau drwy ddefnyddio'r pwerau hyn, heb fod angen deddfwriaeth sylfaenol. Gellid defnyddio newidiadau i reoliadau adeiladwaith a defnydd hefyd i wahardd gyrru o dramor ac atal rhai systemau anniogel rhag cael eu rhoi ar y ffordd. Fodd bynnag, mae'r cosbau am dorri rheoliadau adeiladwaith a defnydd yn isel ac nid oes llawer o bwerau gorfodi. Ni fyddai pŵer i archwilio canolfannau nac atafaelu cerbydau.
- D.4 Byddai cyflwyno pwerau rheoleiddio diogelwch mwy soffistigedig a newid atebolrwydd yn galw am ddeddfwriaeth sylfaenol.

RHEOLEIDDIO YN Y TYMOR HWY

- D.5 Rydym wedi cyflwyno ein cynigion ar gyfer diwygio yn y tymor hwy ym Mhennod 10. Mae'r pryderon mwyaf difrifol ynghylch diogelwch yn codi pan fydd y gyrrwr y tu hwnt i'r llinell weld ac mae'n dibynnu ar gysylltedd i weld peryglon. Yn yr amgylchiadau hyn, credwn y dylai sefydliad trwyddedig fod yn gyfrifol am gynnal diogelwch.
- D.6 Ein barn ar hyn o bryd yw, pan fydd gyrru o bell y tu hwnt i'r llinell weld, y dylai'r sefydliad sy'n gyfrifol am yrru o bell gael trwydded drwy brofi i reoleiddiwr bod ei system yn ddiogel. Dylai deddfwriaeth sylfaenol newydd gyflwyno dyletswyddau sifil nad oes modd eu dirprwyo ar y sefydliad trwyddedig ac ail-neilltuo rhwymedigaethau troseddol, fel mai dim ond am faterion sydd o dan eu rheolaeth y mae gyrrwyr unigol yn gyfrifol.
- D.7 I'r gwrthwyneb, nid ydym yn gweld bod angen newidiadau sylfaenol pan fydd y gyrrwr yn gallu gweld y cerbyd. Gall gyrrwr sy'n gweithredu nodweddion parcio neu alw o bell fod yn unigolyn cyffredin. Bydd gyrrwyr o'r fath yn ysgwyddo cyfrifoldebau arferol gyrrwyr at ddibenion deinamig a heb fod yn ddeinamig, ac nid oes angen sefydliad i oruchwyllo'r hyn y maent yn ei wneud.

System drwyddedu “ERDO”

- D.8 Rydym yn gofyn a ddylai deddfwriaeth sylfaenol ei gwneud yn drosedd gyrru (neu achosi neu ganiatáu i unigolyn yrru) cerbyd y tu hwnt i'r llinell weld oni bai fod y cerbyd yn cael ei oruchwyllo gan sefydliad trwyddedig.
- D.9 Roedd adroddiad Comisiwn y Gyfraith ar Gerbydau Awtomataidd yn argymhell y dylai pob cerbyd sy'n gweithredu heb yrrwr neu ddefnyddiwr mewn gofal gael ei oruchwyllo gan sefydliad trwyddedig. Roeddem yn galw'r sefydliad hwn yn weithredwr “dim defnyddiwr mewn gofal” (NUIC).
- D.10 Mae gyrru o bell yn wahanol i awtomatiaeth, felly ni fyddai'n cael ei gwmpasu'n uniongyrchol gan system drwyddedu gweithredwyr NUIC. Fodd bynnag, mae NUIC yn aml yn codi pryderon tebyg, a gellir ei gyfuno â gyrru o bell. Yn ein barn ni, byddai'n ddymunol pe bai'r broses o reoleiddio gyrru o bell a gweithrediad NUIC mor debyg â phosibl, er mwyn gallu eu cyfuno gan ddyblygu cyn lleied â phosibl. Mae hefyd yn bwysig bod y cyhoedd yn derbyn bod y ddwy system drwyddedu yn sicrhau lefelau tebyg o ddiogelwch. Rydym felly wedi defnyddio'r egwyddorion sy'n sail i'r system ar gyfer trwyddedu gweithredwyr NUIC a argymhellir.
- D.11 Rydym yn cyfeirio at y sefydliad sy'n gyfrifol am yrru o bell fel Endid ar gyfer Gyrru o Bell (neu ERDO).

Dyletswyddau ERDO

- D.12 Un o fanteision cynllun trwyddedu yw y gall osod rhestr glir o ddyletswyddau ar gyflogwr y gyrrwr o bell. Rydym yn gofyn a ddylai'r cynllun trwyddedu ddatgan yn benodol y dylai'r ERDO fod o dan ddyletswydd:
- (1) i sicrhau bod y gyrrwr yn gallu gyrru'n ddiogel drwy:
 - (a) sicrhau'n rhesymol bod cysylltedd yn addas;
 - (b) sicrhau, yn absenoldeb cysylltedd neu fewnbwn gan y gyrrwr, fod y cerbyd yn stopio'n ddiogel;
 - (c) darparu gweithfannau addas; a
 - (d) cynnal hyfforddiant, proses fetio, archwiliadau iechyd, oriau gwaith ac egwylliau addas;
 - (2) cynnal a chadw'r cerbyd (gan gynnwys diweddariadau meddalwedd a seiberddiogelwch);
 - (3) gwirio bod unrhyw lwyth yn ddiogel cyn i'r daith ddechrau, a sicrhau nad yw nifer y teithwyr yn ormod ar gyfer y cerbyd;
 - (4) yswirio'r cerbyd;
 - (5) yn dilyn digwyddiad, darparu gwybodaeth i ddefnyddwyr eraill y ffordd, i'r heddlu ac i'r rheoleiddiwr;

- (6) peidio ag atal llif traffig, drwy (er enghraifft) sicrhau nad yw cerbydau'n cael eu gadael mewn mannau amhriodol; a
 - (7) gwirio'r llwybr a thalu unrhyw dollau a/neu ffioedd.
- D.13 Rydym yn gofyn a ddylai statud roi'r hawl i hawl wyr hawlio iawndal os ydynt yn cael eu hanafu o ganlyniad i dair dyletswydd gyntaf ERDO yn cael eu torri.
- D.14 Ar ben hynny, rydym yn cynnig y dylai ERDO sy'n torri dyletswydd wynebu sancsiynau rheoleiddiol. Rydym yn gofyn a ddylai'r rhain fod yn debyg i'r rhai a argymhellir ar gyfer gweithredwyr NUIC, gan gynnwys gorchmynion cydymffurfio, cosbau sifil ac (mewn achosion difrifol) tynnu trwydded yn ôl.

Lleihau rhai cyfrifoldebau ar yrwyr unigol

- D.15 O dan y gyfraith bresennol, mae gan yrwyr unigol lawer o gyfrifoldebau, nid yn unig am eu gyrru ond hefyd am gyflwr y cerbyd. Mae'r papur yn ystyried y posibilrwydd o leddfu rhai o'r cyfrifoldebau ar gyfer gyrrwyr unigol mewn achosion cyfyngedig a phenodol fel a ganlyn:

Cyfrifoldebau nad ydynt yn rhai deinamig, sydd y tu hwnt i reolaeth y gyrrwr unigol

- D.16 O dan y gyfraith bresennol, mae gan yrwyr ddyletswyddau i sicrhau bod y cerbyd yn ddiogel i fod ar y ffordd, bod unrhyw lwyth yn ddiogel, a bod plant sy'n teithio yn gwisgo gwregysau diogelwch.
- D.17 Gall gyrrwr mewn canolfan rheoli o bell ei chael hi'n anodd neu'n amhosibl cyflawni rhai o'r dyletswyddau hyn. Er enghraifft, efallai nad oes gan y gyrrwr unigol unrhyw ffordd o wybod bod y teiars wedi gwisgo, bod y plât rhif wedi ei guddio, neu fod gorchudd lamp wedi malu. Ni fydd mewn sefyllfa i wirio'r rac ar y to na'r llwyth. Ni fyddai chwaith yn gallu rhoi plentyn bach yn ddiogel mewn sedd plentyn. Yn hytrach, bydd angen i'r ERDO ganfod ffyrdd eraill o gyflawni'r dyletswyddau hyn drwy (er enghraifft) gyflogi staff eraill i archwilio cerbydau wrth iddynt adael y depo.
- D.18 Rydym yn gofyn a ddylai'r gyfraith roi imiwnedd rhag erlyniad i unigolion sy'n gyrru cerbydau y tu hwnt i'r llinell olwg, ar gyfer materion sy'n ymwneud â pha mor addas yw'r cerbyd ar gyfer y ffordd, llwytho a gwregysau diogelwch, nad oes modd iddynt wybod amdanynt na'u rheoli.

Troseddau gyrru deinamig lle nad oedd y gyrrwr unigol ar fai

- D.19 Os bydd gwrthdrawiad, gall gyrrwyr unigol wynebu cyhuddiadau difrifol, fel achosi anaf difrifol neu farwolaeth drwy yrru'n beryglus. Mae gan hyn y potensial i weithredu'n annheg os na wnaeth y gyrrwr unigol ddim o'i le, a bod y sefydliad yn gyfrifol yn gyfan gwbl am y diffyg (er enghraifft, o ganlyniad i gysylltedd annigonol). Mae'n bwysig mai'r rhai sy'n gallu cyflawni'r cyfrifoldebau sy'n eu hysgwyddo.
- D.20 Rydym yn gofyn a ddylai gyrrwr y tu hwnt i'r llinell olwg gael amddiffyniad i gyhuddiad gyrru os, o ystyried methiannau yn y system yrru o bell, na fyddai gyrrwr cymwys a gofalus wedi gallu osgoi'r drosedd o dan yr amgylchiadau.

E. Cwestiynau

DIFFINIO “GYRRWR O BELL”

C1: Ydych chi'n cytuno â'r diffiniadau dros dro canlynol?

- (1) Mae gyrrwr yn unigolyn sy'n cyflawni'r holl dasgau canlynol neu unrhyw rai ohonynt:
 - (a) llywio (rheolaeth ochrol);
 - (b) brecio, codi brêc, neu gyflymu (rheolaeth hydredol); neu
 - (c) monitro'r amgylchedd gyrru gyda'r bwriad o ymateb i wrthrychau neu ddigwyddiadau drwy arfer rheolaeth ochrol neu hydredol (ar yr amod bod y gweithgaredd hwn yn hollbwysig i ddiogelwch).
- (2) Nid yw cynorthwyydd o bell yn yrrwr os nad yw'n arfer rheolaeth hydredol neu ochrol uniongyrchol, ond dim ond yn cynghori system yrru awtomataidd i symud.
- (3) At ddibenion y prosiect hwn, mae “gyrrwr o bell” yn yrrwr sydd y tu allan i'r cerbyd ac sy'n defnyddio rhyw fath o gysylltedd di-wifr i reoli'r cerbyd (sy'n cynnwys y tu mewn neu'r tu allan i'r llinell weld).

RHEOLIADAU ADEILADWAITH A DEFNYDD

C2: A yw'r ansicrwydd ynghylch y darpariaethau adeiladwaith a defnydd yn achosi anawsterau ymarferol? Mae gennym ddiddordeb arbennig mewn gweld a yw'r ansicrwydd ynghylch rheoliadau 104, 107 neu 110 yn arwain at ohirio treialon neu'n ei gwneud yn anodd cael yswiriant.

C3: A yw'r gwahanol esemptiadau yn hawdd i'w dilyn, neu a ydynt yn cyflwyno unrhyw rwystrau diangen o ran treialu mathau newydd o gerbydau?

C4: Rydym yn gofyn am farn ynghylch a ddylid cynnal unrhyw ddarpariaethau adeiladwaith a defnydd penodol er diogelwch, hyd yn oed ar gyfer treialon ac arddangosiadau.

ATEBOLRWYDD SIFIL

C5: A yw gyrru o bell yn debygol o achosi oedi a chostau gormodol i ddioddefwyr wrth hawlio iawndal; neu a allai drechu hawliadau'n gyfan gwbl?

HERIAU DIOGELWCH GYRRU O BELL

C6: Rydym wedi nodi bod angen i unrhyw system i reoleiddio y tu hwnt i'r llinell weld ystyried y canlynol:

- (1) digonolrwydd y rhwydwaith cyfathrebu;
- (2) seiberddiogelwch;
- (3) cynlluniau gweithfannau;
- (4) hyfforddiant staff;
- (5) iechyd, ffitrwydd a phrosesau fetio staff;
- (6) sylw staff a chyfnodau gorffwys; a
- (7) protocolau digwyddiadau.

Ar wahân i'r uchod, a oes unrhyw heriau ychwanegol i'w hystyried?

C7: Os bydd gyrru o bell yn methu (o ganlyniad i golli cysylltedd, er enghraifft), pa mor soffistigedig fyddai angen i system lliniaru risg fod? A fyddai'n rhaid cael system yrru awtomataidd i bob pwrpas, ac a ddylid ei rheoleiddio felly?

GYRRU O BELL O DRAMOR

C8: Rydym yn croesawu sylwadau ar sut gellir mynd i'r afael â'r problemau sy'n codi wrth yrru o bell o'r tu allan i'r awdurdodaeth.

C9: A ddylid gwahardd gyrru o bell ar ffyrdd ym Mhrydain Fawr o'r tu allan i'r DU?

SAFBWYNTIAU RHYNGWLADOL

C10: Byddem yn ddiolchgar pe gallai rhanddeiliaid roi gwybod i ni am eu profiad o sut mae gyrru o bell yn cael ei reoleiddio dramor.

DIWYGIO YN Y TYMOR BYR

C11: A ddylid diwygio Gorchymyn Cerbydau Ffyrdd (Awdurdodi Mathau Arbennig) (Cyffredinol) 2003? Yn benodol, rydym yn croesawu safbwyntiau ynghylch a ddylai diwygiadau:

- (1) pennu bod rheoliad 104 wedi ei fodloni os oes gan yrrwr cerbyd arbennig olygfa o'r ffordd o'i flaen drwy sgrin, ar yr amod bod camau priodol wedi eu cymryd i sicrhau diogelwch;
- (2) pennu bod rheoliad 107 wedi'i fodloni drwy oruchwyliaeth o bell, ar yr amod bod y defnyddiwr wedi cymryd camau priodol i atal ymyrraeth â'r cerbyd;
- (3) gwneud unrhyw esemptiadau, yn ddibynnol ar y defnyddiwr yn cael caniatâd ysgrifenedig gan yr awdurdod ffyrdd i ddefnyddio'r cerbyd ar ffordd benodol; a
- (4) caniatáu treialon ac arddangosiadau gydag elfen fasnachol iddynt?

C12: A ddylid ychwanegu unrhyw ddarpariaethau yng Nghod Ymarfer CCAV sy'n ymwneud â gyrru o bell at Reolau'r Ffordd Fawr?

C13: A oes angen newidiadau i reoliadau adeiladwaith a defnydd er mwyn gallu cyflwyno gyrru o bell yn ddiogel?

RHEOLEIDDIO YN Y TYMOR HWY

C14: Er mwyn gwahaniaethu'n glir rhwng cyfrifoldebau sefydliadau ac unigolion, a ddylid cyfeirio at y sefydliad sy'n gyfrifol am yrru o bell gan ddefnyddio terminoleg newydd, fel Endid ar gyfer Gyrru o Bell (neu ERDO)?

C15(1): A ddylai deddfwriaeth sylfaenol ei gwneud yn drosedd gyrru (neu achosi neu ganiatáu i unigolyn yrru) cerbyd y tu hwnt i'r llinell weld oni bai fod y cerbyd yn cael ei oruchwyllo gan ERDO trwyddedig?

C15(2): At y dibenion hyn, a yw'n briodol diffinio gyrrwr "y tu hwnt i'r llinell weld" fel gyrrwr sy'n dibynnu ar gysylltedd i weld yr amgylchedd gyrru cyfan neu ran ohono?

C16: Er mwyn cael trwydded, a ddylai fod yn ofynnol i ERDO ddangos y canlynol:

- (5) bod ganddo enw da;
- (6) bod ganddo statws ariannol priodol;
- (7) ei fod yn gweithredu ym Mhrydain Fawr; ac
- (8) ei fod yn gymwys yn broffesiynol i redeg y gwasanaeth?

C17: A ddylai fod yn ofynnol i ERDO gyflwyno achos diogelwch i ddangos sut bydd yn gweithredu cerbydau sy'n cael eu gyrru o bell yn ddiogel?

C18: A ddylai ERDO wynebu troseddau lle mae camliwio a phaidio â datgelu yn yr achos diogelwch yn arwain at oblygiadau i ddiogelwch?

C19: A ddylai ERDO fod o dan ddyletswydd i wneud y canlynol:

- (1) sicrhau bod y gyrrwr yn gallu gyrru'n ddiogel drwy:
 - (a) sicrhau'n rhesymol bod cysylltedd yn addas;
 - (b) sicrhau, yn absenoldeb cysylltedd neu fewnbwn gan y gyrrwr, fod y cerbyd yn stopio'n ddiogel;
 - (c) darparu gweithfannau addas; a
 - (d) cynnal hyfforddiant, prosesau fetio, archwiliadau iechyd, oriau gwaith ac egwylliau addas;
- (2) cynnal a chadw'r cerbyd (gan gynnwys diweddariadau meddalwedd a seiberddiogelwch);
- (3) gwirio bod unrhyw lwyth yn ddiogel cyn i'r daith ddechrau, a sicrhau nad yw nifer y teithwyr yn ormod ar gyfer y cerbyd;
- (4) yswirio'r cerbyd;
- (5) yn dilyn digwyddiad, darparu gwybodaeth i ddefnyddwyr eraill y ffordd, i'r heddlu ac i'r rheoleiddiwr;
- (6) peidio ag atal llif traffig, drwy (er enghraifft) sicrhau nad yw cerbydau'n cael eu gadael mewn mannau amhriodol;
- (7) gwirio'r llwybr a thalu unrhyw dollau a/neu ffioedd;
- (8) ymateb i geisiadau'r rheoleiddiwr am wybodaeth am ddiogelwch gyrru o bell; a
- (9) unrhyw ddyletswyddau eraill nad ydynt wedi'u crybwyll uchod?

C20: Er mwyn hawlio iawndal, a ddylai unigolyn:

- (1) fod â'r hawl i hawlio iawndal gan yr ERDO am anafiadau a achoswyd gan dorri tair dyletswydd gyntaf ERDO, a amlinellir uchod, yn amodol ar gyfraith arferol esgeulustod cyfrannol?
- (2) Fel arall, a ddylai yswiriwr fod yn atebol ni waeth pwy sydd ar fai (mewn ffordd debyg i Ddeddf Cerbydau Trydan ac Awtomataidd 2018)?

C21: A ddylai'r rheoleiddiwr gael pŵer i osod ystod o sancsiynau ar ERDO, gan gynnwys hysbysiadau gwella, cosbau sifil ac (mewn achosion difrifol) tynnu trwydded yn ôl?

C22: A ddylai fod gan y rheoleiddiwr bwerau i archwilio canolfannau gweithredu o bell, os bydd problem ac yn fwy cyffredinol?

C23: A ddylai'r gyfraith ddarparu'r canlynol i unigolion sy'n gyrru y tu hwnt i'r llinell olwg:

- (1) imiwnedd rhag cael ei erlyn am unrhyw faterion sy'n ymwneud â pha mor addas yw'r cerbyd ar gyfer y ffordd, llwytho a gwregysau diogelwch, nad oes modd i'r gyrrwr wybod amdanynt na'u rheoli; a
- (2) amddiffyniad i gyhuddiad gyrru os na allai gyrrwr cymwys a gofalus o dan yr un amgylchiadau fod wedi osgoi'r drosedd?