



Law Commission  
Reforming the law  
**Comisiwn y Gyfraith**  
Diwygio'r gyfraith

## Gyrru o bell

---

Trosolwg o gyngor Comisiwn y  
Gyfraith i'r Llywodraeth

CHWEFROR 2023

# Gyrru o bell: trosolwg o gyngor Comisiwn y Gyfraith i'r Llywodraeth

- 1.1 Mae Comisiwn y Gyfraith yn cyhoeddi papur 134-tudalen yn seiliedig ar y gyfraith yn ymwneud â gyrru o bell, gan roi cyngor i'r Llywodraeth am ddiwygio posib, ynghyd â chrynodeb 21-tudalen. Rydym yn darparu trosolwg o'n casgliadau yma. Am ragor o wybodaeth am y prosiect hwn, ewch i <https://www.lawcom.gov.uk/project/remote-driving/>.
- 1.2 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. Nid yw gyrru o bell yr un fath â gyrru awtomataidd, ac mae iddo ei heriau unigryw ei hun. Fodd bynnag, mae rhai o'r materion yn debyg. Felly, rydym wedi defnyddio'r adroddiad ar Gerbydau Awtomataidd yn ein gwaith.
- 1.3 Fe wnaethom gyhoeddi Papur Materion ar yrru o bell ym mis Mehefin 2022 yn gofyn am safbwyntiau. Cawsom 41 o ymatebion ysgrifenedig. Mae dadansoddiad llawn o'r ymatebion ar gael ar ein [gwefan](#).

## AR GYFER BETH Y DEFNYDDIR GYRRU O BELL

- 1.4 Mae technoleg eisoes yn bodoli sy'n galluogi unigolyn i yrru cerbyd o leoliad pell. Mae'n cael ei ddefnyddio mewn amgylcheddau a reolir, fel cloddfeydd, porthladdoedd, warysau a ffermydd. Tan nawr, mae wedi cael ei ddefnyddio ar ffyrdd cyhoeddus ar gyflymder isel, heb orfod teithio'n bell, ar gyfer parcio gyda theclyn rheoli o bell, a llywio cerbydau sy'n cario llwyth anarferol. Fodd bynnag, mae disgwyl y bydd yn cael ei ddefnyddio'n fwy eang, am ddau brif reswm:
  - (1) Mae modd defnyddio gyrru o bell fel ychwanegiad i yrru awtomataidd, mewn treialon ac yn y tymor hir.
  - (2) Mae mwy a mwy o ddiddordeb mewn danfon cerbydau hurio at ddrws y cwsmer. Gallai gyrwyr o bell ddanfon cerbydau yn rhatach ac yn fwy effeithlon na gyrwyr mewn cerbydau, gan nad oes angen trafnidiaeth arnynt i deithio'n ôl i'r ganolfan. Gall y gwasanaeth fod yn ffordd o ddibynnu llai ar berchnogaeth ar geir, gan arwain at fanteision cymdeithasol.

## BETH YW GYRRWR O BELL?

- 1.5 Mae'n anodd cytuno ar sut i ddiffinio gyrrwr o bell. Gall dryswch godi pan mai dim ond rhan o'r dasg yrru arferol y mae unigolyn yn ei chyflawni. Er enghraifft, gall awtomeiddio gyrru llywio'r cerbyd, ond efallai y bydd angen i yrrwr o bell fonitro'r amgylchedd gyrru a defnyddio brêcs argyfwng os bydd perygl yn dod i'r amlwg. Yn ein barn ni, byddai cyflawni rhan o'r dasg yrru fel hyn yn cael ei ddiffinio fel gyrru.
- 1.6 At ddibenion y prosiect hwn, rydym yn defnyddio'r diffiniadau canlynol:

- (1) Mae gyrrwr yn unigolyn sy'n cyflawni mwy nag un o'r tasgau canlynol: llywio, brecio, rhyddhau'r brêc, neu gyflymu; neu fonitro'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.
- (2) Mae gyrrwr o bell sydd "y tu hwnt i'r llinell weld" yn yrrwr sydd y tu allan i'r cerbyd neu i'r ôl-gerbyd, ac sy'n dibynnu ar gymhorthion allanol (ar wahân i sbectol gywiro) i weld rhai neu holl elfennau sy'n hanfodol i ddiogelwch yr amgylchedd gyrru.

## YR HERIAU DIOGELWCH

- 1.7 Roedd y rhan fwyaf o randdeiliaid yn derbyn y gall gyrru o bell fod yn ychwanegiad defnyddiol at yrru awtomataidd, mewn treialon ac ar ôl hynny. Fodd bynnag, roedd rhai yn mynegi pryderon ynghylch a fyddai modd gyrru o bell yn ddiogel o gwbl pe byddai'n cael ei ddefnyddio'n annibynnol ar yrru awtomataidd.
- 1.8 Mae yna heriau diogelwch sylweddol i'w goresgyn, yn enwedig lle mae'r gyrrwr y tu hwnt i'r llinell weld ac yn dibynnu ar sgriniau i weld yr amgylchedd gyrru. Mae'r rhain yn cynnwys:
  - (1) **Colli cysylltedd.** Mae gyrru o bell 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.
  - (2) **Diffyg ymwybyddiaeth sefyllfaol.** Gall gyrrwyr ei chael hi'n anodd barnu pellter dim ond o edrych ar ddelweddau ddimensiwn ar sgrin. Efallai na fyddant yn cael gwybodaeth gan synhwyrâu eraill, fel y teimlad o gyflymu.
  - (3) **Datgysylltu.** Efallai bydd gyrrwr sydd ddim mewn perygl o gael gwrthdrawiad â llai o ddealltwriaeth reddfodl fod yr hyn mae'n ei wneud yn bwysig yn y "byd go iawn".
  - (4) **Seiberddiogelwch.** Mae Seiberddiogelwch yn arwain at bryderon y gallai cerbydau gael eu defnyddio gan bobl ddrwg, fel terfysgwyr.
- 1.9 Yn ein barn ni, mae angen rheoliadau cadarn ar gyfer gyrru y tu hwnt i'r llinell weld. Dylid ond ei ganiatáu os yw'r sefydliad sy'n gyfrifol am yrru o bell yn dangos sut mae'n goresgyn yr heriau diogelwch hyn.

## DIWYGIO YN Y TYMOR BYR

### Y gyfraith ar hyn o bryd

- 1.10 Ar hyn o bryd, nid oes gofyniad cyfreithiol clir i yrrwr fod yn y cerbyd. Nid oes unrhyw ddarpariaethau sy'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.
- 1.11 Mae hyn yn golygu bod y gyfraith bresennol yn anfoddhaol. 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.

### **Gwaharddiad ac esemptiad newydd**

- 1.12 Mae gofyn cael Deddf 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. Felly, rydym wedi edrych ar bwerau presennol y Llywodraeth i newid deddfwriaeth eilradd.
- 1.13 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 dylid caniatáu gyrru o bell y tu hwnt i'r llinell weld.
- 1.14 Byddai angen i'r rhai sy'n dymuno defnyddio gyrru y tu hwnt i'r llinell weld heb yrrwr diogelwch gyflwyno achos diogelwch, a gwneud cais am Orchymyn Arbennig Cerbyd (VSO). Pan fydd VSO yn cael ei gymeradwyo, byddai sefydliad gyrru o bell sy'n cydymffurfio â'i delerau yn cael sicrwydd bod ei weithrediad yn gyfreithlon. Byddai'r VSO yn darparu esemptiadau rhag, neu addasiadau, o'r rhain ac yn defnyddio rheoliadau sy'n cael eu hamlygu fel rhai problemus gan y datblygwyr.

### **RHEOLEIDDIO YN Y TYMOR HIR**

- 1.15 Mae ein mesurau tymor byr arfaethedig yn darparu rhywfaint o graffu allanol ar yrru o bell. 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 iawn. 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 y tu hwnt i'r llinell weld.

### **Cwmnïau trwyddedig sy'n defnyddio gyrwyr o bell**

- 1.16 Rydym yn argymhell dau lwybr i'r cwmnïau trwyddedig sy'n dymuno defnyddio gyrwyr o bell y tu hwnt i'r llinell weld:
  - (1) Os yw'r gyrru o bell yn ychwanegiad at gerbyd â galluedd hunan-yrru, byddai angen i'r cwmni gael trwydded o dan y cynllun rheoleiddio ar gyfer cerbydau awtomataidd. Byddai hyn hefyd yn cwmpasu elfennau gyrru o bell eu cwmni yn benodol; a
  - (2) Os nad yw'r gyrru o bell yn dibynnu ar unrhyw alluoedd hunan-yrru, byddai angen i'r cwmni gael trwydded ar wahân, fel "Endid ar gyfer Gyrru o Bell" (ERDO).

### **GYRRU O BELL O DRAMOR**

- 1.17 O ystyried yr anawsterau wrth orfodi, rydym wedi dod i'r casgliad y dylid gwahardd gyrru o bell o dramor nes bod cytundebau rhyngwladol priodol yn eu lle.

## **IAWNDAL DIM BAI I DDIODDEFWYR**

- 1.18 Mae'r dadleuon cadarn a gyflwynwyd gan randdeiliaid wedi ein perswadio na ddylai fod angen i unigolyn sydd wedi dioddef o ganlyniad i yrru y tu hwnt i'r llinell weld orfod profi pwy oedd ar fai er mwyn cael iawndal. Yn hytrach, dylai gyrru y tu hwnt i'r llinell weld fod yn ddarostyngedig i ddarpariaethau tebyg i'r rhai sy'n berthnasol i yrru awtomataidd o dan Ddeddf Cerbydau Awtomataidd a Thrydan 2018. Byddai angen yswiriant gorfodol ar y rhain, lle mae'r yswiriwr yn atebol am unrhyw ddifrod a achosir gan gerbyd sy'n cael ei yrru o bell. Bydd gan yr yswiriwr hawl yn erbyn trydydd partïon.

## **ATEBOLRWYDD TROSEDDOL Y GYRRWR UNIGOL**

- 1.19 Mae gyrrwr unigol yn wynebu atebolrwydd troseddol sylweddol - yn amrywio o achosi gyrru'n beryglus ac amrywiaeth eang o droseddau atebolrwydd caeth eraill.
- 1.20 Mae gan hyn y potensial i fod yn annheg i yrrwr o bell. Mae'n amlwg 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 yn torri, neu weithfan wedi'i ddylunio'n wael.
- 1.21 Yn ein barn ni, dylai cyfrifoldeb dros gynnal diogelwch mewn meysydd sydd y tu hwnt i wybodaeth neu reolaeth y gyrrwr ddisgyn ar y sefydliad, nid ar yr unigolyn. Rydym wedi dod i'r casgliad y dylai pob gyrrwr o bell y tu hwnt i'r llinell weld, sy'n gweithio i gwmni sydd wedi'i drwyddedu i ddefnyddio gyrrwr o bell, gael amddiffyniad statudol newydd pan nad oedd eu hymddygiad yn disgyn islaw safonau gyrrwr cymwys a gofalus o dan yr un amgylchiadau.